La gare LGV de Montauban

ou

« Comment articuler :

- **un grand projet d'infrastructure nationale,**
- **le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées**
- **et un pôle d'équilibre de la métropole toulousaine autour de la CMTR ? »**

SOMMAIRE

1 LE CONTEXTE ET LE PROBLÈME POSÉ 3
1.1 L'expérimentation d'une gouvernance locale, ses objectifs 3
1.2 Des stratégies de développement énoncées dans le projet d'Agglomération de la Communauté Montauban Trois-Rivières 4
1.3 Portée et mode d'emploi de ce rapport 5
2 LE PARCOURS EFFECTUÉ LORS DE L'EXPÉRIMENTATION 6
2.1 Rencontres d'acteurs locaux, entretiens et regroupement de données 6
2.2 Visite de sites et recherche de témoignages 6
2.2.1 À propos de la desserte TGV sur l'axe Tours Bordeaux 6
2.2.2 A propos des visites de site suggérées 7
2.3 Initialisation de la concertation locale 12
2.3.1 Une progression en quatre étapes était proposée. 12
2.3.2 Une démarche simplifiée 13
2.4 Synthèses et recommandations 14
3 ANIMATION ET EXPLOITATION DU PREMIER SÉMINAIRE 15
4 ANIMATION ET EXPLOITATION DU DEUXIÈME SÉMINAIRE 26
5 RECOMMANDATIONS 42
5.1 Pour un projet de développement inter-territorial 42
5.2 Pour un schéma inter-territorial des déplacements et des transports 43
5.3 Pour un pôle d'activités et d'échanges autour de la gare nouvelle LGV 43
5.4 Pour un dispositif de concertation et de gouvernance 45
5.5 Pour un portage politique fort 45

ANNEXES 1 : RETOURS D'EXPÉRIENCES 47
ANNEXES 2 : DONNÉES LOCALES ET RÉGIONALES 113
ANNEXES 3 : LES PARTENAIRES ASSOCIES A L'EXPERIMENTATION 124

1 LE CONTEXTE ET LE PROBLÈME POSÉ

La DIACT a sélectionné la Communauté Montauban Trois-Rivières parmi vingt villes françaises de taille moyenne candidates pour expérimenter une gouvernance spécifique. L'objectif est favoriser la coordination des acteurs et la cohérence des politiques publiques en faveur de développement de ces villes moyennes. L'opportunité saisie par Montauban Trois Rivières pour expérimenter cette gouvernance est l'aménagement d'une gare LGV sur la ligne Paris Bordeaux Toulouse.

1.1 L'expérimentation d'une gouvernance locale, ses objectifs

Nombreux sont les acteurs qui par leurs décisions et leurs projets influencent l'évolution des territoires. Pour chacun, sa vision est pertinente et légitime mais par méconnaissance réciproque ou par défaut de coordination, les effets de l'ensemble des interventions publiques ne sont pas à la hauteur des investissements consentis.

Au croisement de l'A 62 Bordeaux - Toulouse et de l'A 20 Toulouse - Brive, desservie par quatre liaisons TGV par jour vers Paris, et à trente minutes de l'aéroport de Toulouse - Blagnac, la CMTR est un carrefour stratégique où l'accessibilité joue un rôle déterminant dans son développement. Avec le projet de LGV Bordeaux -Toulouse à l'horizon 2016 – 2020, une stratégie publique coordonnée pourrait conforter le rayonnement de l'agglomération et la renforcer dans son rôle de pilier du développement du Nord de l'aire métropolitaine toulousaine et de l'espace régional Midi-Pyrénées. Ces nouveaux investissements pourraient orienter la composition urbaine et le contenu économique d'un nouveau projet de développement à l'horizon 2020.

La finalité de l'expérimentation est donc de conforter la fonction de relais d'aménagement du territoire de Montauban Trois Rivières avec un puissant pôle d'activités, de services et d'équipements au service de l'ensemble de la zone de chalandise. Cette problématique a d'autant plus d'acuité que le risque est grand pour la Communauté de Montauban Trois Rivières (CMTR), comme pour toutes les villes moyennes situées aux alentours d'une grande métropole, de se voir réduite au statut de banlieue métropolitaine.

La mission confiée à LA VILLE DEMAIN et MARKET STORY est l'animation du dispositif de gouvernance. Les partenaires qui participent par leurs décisions aux transformations du territoire doivent être amenés à se rencontrer pour confronter leurs attentes et leurs contraintes, pour débattre des solutions les plus pertinentes au bénéfice des usagers et des territoires. L'objectif est d'aider à constituer un collectif de travail, puis l'assister pour passer de positions réciproquement méconnues, parfois divergentes ou contradictoires, à une dynamique de convergence progressive.

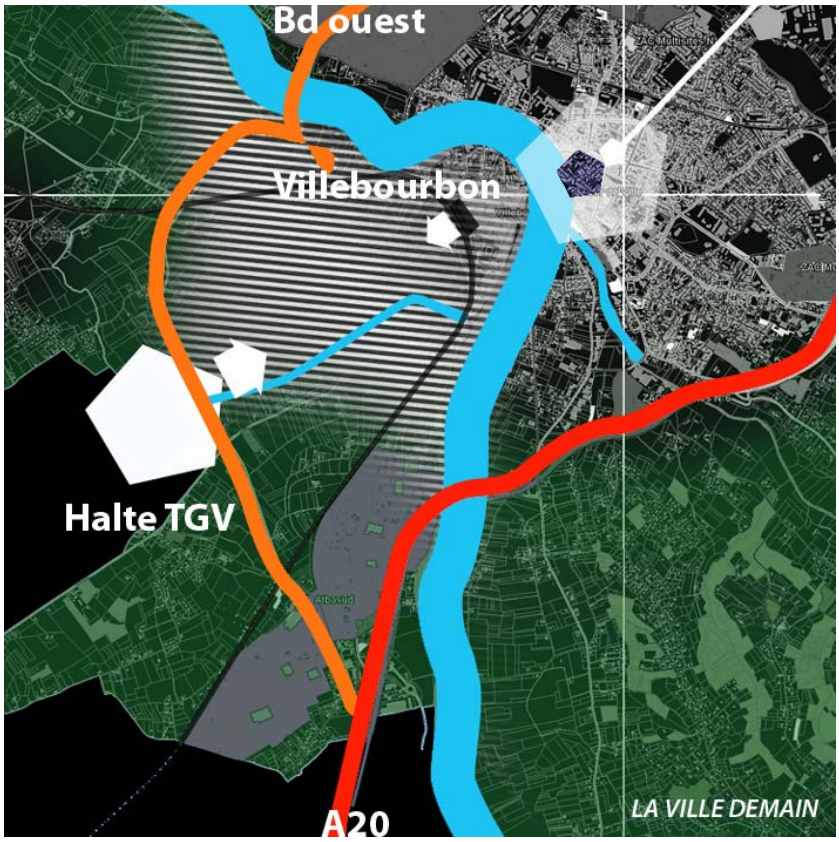
Dans le cadre de la problématique de la mobilité sélectionnée par la DIACT, il s'agit d'orienter la convergence des acteurs mobilisés sur l'hypothèse commune suivante :

- « les infrastructures de mobilité et l'insertion de la desserte LGV peuvent être une opportunité de développement du territoire traversé
- et la Communauté Montauban Trois Rivières peut à cette occasion conforter sa position de pôle relais Nord de l'espace métropolitain Toulousain et de la région Midi-Pyrénées »

Dans une démarche de prospective stratégique où réflexion et action sont étroitement liées, l'expérimentation se doit d'aboutir à un programme d'actions communes et cohérentes. Des engagements concrets des différentes parties prenantes sont à formaliser.

1.2 Des stratégies de développement énoncées dans le projet d'Agglomération de la Communauté Montauban Trois-Rivières

Dés 2007, La CMTR a élaboré un Projet d'Agglomération approuvé en avril 2008 qui énonce les lignes de force d'un projet de reconquête de la rive gauche du Tarn :



Source : Projet d'Agglomération de la CMTR
La Ville Demain. CMTR avril 2008

« Le dynamisme et la richesse de Montauban sont historiquement liés à sa position de carrefour routier. Les nouvelles grandes infrastructures qui se dessinent aujourd'hui avec le grand contournement de Toulouse et la ligne LGV Toulouse Bordeaux risquent de modifier l'organisation du territoire et la hiérarchie entre les villes au profit de la métropole toulousaine. La dynamique de « métropolisation » fait converger de façon cumulative, investissements publics, création d'entreprises à haute valeur ajoutée et emplois à Toulouse, le risque est grand de voir progressivement les agglomérations alentour moins accessibles, réduites à un rôle de banlieue.

L'aménagement d'une halte TGV à Montauban qui va placer l'agglomération à une heure de Bordeaux et à trois heures de Paris constitue une opportunité à saisir. L'objectif est de s'appuyer sur les grands projets d'infrastructures métropolitaines pour :

- conforter le rayonnement de la CMTR, « d'agglomération de taille moyenne », comme moteur du développement économique et de l'organisation des territoires environnants, consolidant ainsi son rôle de pôle d'équilibre régional
- prétendre au rôle de « porte d'entrée nord » de l'espace métropolitain Toulousain

Le projet de requalification du quartier de Villebourbon prendra en compte, dès à présent, la perspective d'aménager une continuité urbaine jusqu'à la future halte TGV, avec de nouveaux services, activités, espaces publics, programmes de logements, etc., déployant l'agglomération sur l'ensemble de la rive gauche du Tarn.

Les études et les réalisations donneront progressivement corps à cette nouvelle configuration. C'est pourquoi une coordination sera assurée entre :

- L'élaboration du projet urbain de Villebourbon
- Les études de programmation des équipements culturels de ce quartier : scène des musiques actuelles, Book Café, Maison des artistes
- L'aménagement de la plate-forme multimodale de la gare et la réalisation du Boulevard urbain Ouest
- L'aménagement de la boucle du Tarn comme espace de loisir et de tourisme
- L'étude prospective et le projet urbain autour de la Halte TGV qui, en étroite symbiose avec ces nouvelles infrastructures nationales et métropolitaines, va tester l'hypothèse du redéploiement de l'agglomération sur la rive gauche du Tarn
- L'expérimentation à la demande de la DIACT d'une démarche de concertation avec l'ensemble des décideurs des projets nationaux d'infrastructures afin de concilier les intérêts particuliers de chacun avec la stratégie locale de développement de l'agglomération de Montauban Trois Rivières. »

Extraits « Projet d'agglomération de Montauban Trois Rivières 2007 – 20013 »

1.3 Portée et mode d'emploi de ce rapport

Le rapport qui suit a pour ambition de servir d'outil de travail, de guide et de référentiel pour prolonger et mener à bien un processus d'étude et de concertation sur plusieurs années.

Après cette première partie qui rappelle le problème posé et le contexte, une deuxième partie décrit le parcours effectué et expose, en particulier, les contacts et les travaux qui ont permis d'initialiser un processus de concertation local inter-territorial.

Les troisième et quatrième parties sont centrées sur les deux séminaires qui ont constitué des temps forts dans le parcours effectué jusqu'à présent. Elles en présentent chaque fois le plan d'animation et le compte-rendu synthétique.

La cinquième partie présente un ensemble de recommandations classées selon cinq terrains de progression : élaboration d'un projet de développement inter-territorial, élaboration d'un schéma inter-territorial des déplacements et des transports, création d'un pôle d'activités et d'échange autour de la future gare LGV, dispositif de concertation et de gouvernance, portage politique.

De nombreux documents produits aux différentes étapes du parcours accompli jusqu'à présent, ont été regroupés dans deux séries d'annexes : une première série porte sur *les retours d'expériences* (études de cas locaux, synthèses comparatives), une deuxième série d'annexes présente une sélection de *données locales et régionales* qui ont guidé la réflexion.

Au total, ce rapport de synthèse contient des éléments de fonds sur le contenu des projets, et des éléments de méthode quant à la manière d'animer les processus conduisant à la réalisation de ces projets.

Sa diffusion auprès de l'ensemble des acteurs déjà impliqués ou susceptibles de l'être, devrait contribuer à pérenniser le processus initialisé et à le renforcer.

2 LE PARCOURS EFFECTUÉ LORS DE L'EXPÉRIMENTATION

Le parcours effectué lors de cette expérimentation comporte d'une part la rencontre d'acteurs locaux, d'autre part la recherche de témoignages et des visites de sites, enfin une initiation de la concertation locale. Ces trois dimensions ont été mises en œuvre avec des succès divers. Après plusieurs mois de tâtonnements, les modalités de la concertation ont dû être réajustées, leurs ambitions réduites. La prise de contacts et la constitution d'un collectif de travail ont pris beaucoup plus de temps que prévu.

2.1 Rencontres d'acteurs locaux, entretiens et regroupement de données

Dans une première approche, un ensemble d'organisations et personnalités chargées des études préalables de la ligne à Grande Vitesse Paris Bordeaux Toulouse ont été approchées :

- RFF, la DDE du Tarn et Garonne et son bureau d'études le CETE,
- les différents intervenants invités à participer aux séminaires dont : la SNCF, la CCI du Tarn et Garonne, la CRCI, le MEDEF, les communautés de villes et d'agglomérations, les Pays ainsi que les syndicats mixtes des SCOT de l'aire de chalandise,
- les services de la ville de Montauban et de la CMTR ainsi que le bureau d'études Égis chargé d'assister la Direction des Services Techniques dans son exploration de la problématique locale,
- les services de la Région d'où émane un ensemble d'orientations stratégiques pour l'aménagement et le développement du territoire de Midi-Pyrénées.

Toute la matière de ces rencontres est venue alimenter les séminaires.

2.2 Visite de sites et recherche de témoignages

À partir d'une analyse des dessertes TGV de l'axe Tours Bordeaux et des conclusions du débat public concernant les sections Bordeaux-Toulouse, La Ville Demain et Market Story ont exploré des situations similaires et organisé des visites de sites.

À titre d'exemple nous livrons ici des extraits de documents faisant état de retour d'expériences présentés à la CMTR. Ces documents rassemblent des analyses à intégrer dans la réflexion locale et les contacts à mobiliser ultérieurement.

2.2.1 À propos de la desserte TGV sur l'axe Tours Bordeaux

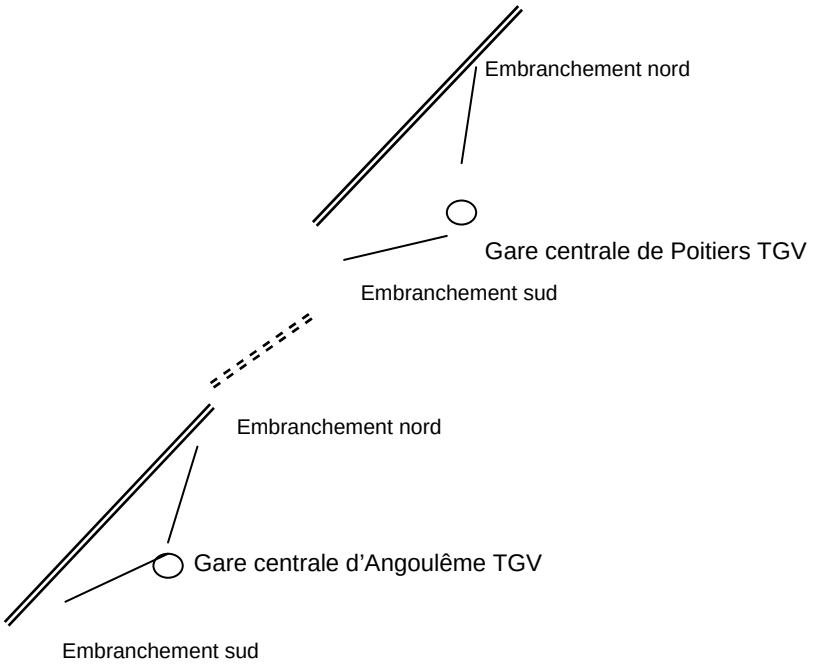
Source : La Ville Demain Market Story. 2008

Le projet LGV Sud Europe Atlantique, pour sa partie Tours – Bordeaux, comprend la desserte des agglomérations de Poitiers et d'Angoulême.

Pour chacune d'entre elles, les rames TGV quitteront le tracé LGV et le rejoindront par des embranchements avec le tracé ferroviaire classique permettant ainsi de desservir les gares centrales

Les 2 communautés d'agglomération (CAP / Poitiers et COMAGA / Angoulême) ont inclus dans le PADD de leur PLU l'aménagement d'un pôle d'activités avec une restructuration urbaine des périmètres environnant leurs gares centrales respectives :

- Projet *« Cœur d'Agglomération »* à Poitiers comprenant notamment la transformation de la gare ferroviaire en « pôle d'échanges multimodal »
- Programme de *« reconquête de la ville sur elle-même »,* mettant en relation la gare TGV et le pôle d'activités Magelis à Angoulême



Au plan de la mobilité des personnes, la ville de Poitiers et la CAP disposent d'outils de suivi et d'évaluation particulièrement développés (Observatoire des déplacements, Cahier statistique des déplacements…). Le Projet d'Agglomération, validé comme Agenda 21, comprend un *Plan des mobilités* distinguant 3 grandes catégories de publics et de flux : scolaires, universitaires, administratifs et entreprises.

L'agglomération est également desservie par un aéroport (liaisons directes avec Lyon et la Grande Bretagne)

La ville d'Angoulême et la COMAGA semblent s'être engagées principalement dans une politique d'aide à la création et à l'implantation d'entreprises. La qualité de vie pour les salariés et la réduction des distances en temps avec Bordeaux et avec Paris, sont mises en avant comme éléments attractifs.

Angoulême joue par ailleurs sur des aspects culturels comme leviers de développement : notoriété internationale du festival de la « B.D. », création d'un pôle de l'image.

Comme Poitiers, Angoulême dispose d'une desserte aéroportuaire. L'agglomération se situe cependant à l'écart du réseau autoroutier et reste très sensible à la modernisation des axes routiers (mise à 2 x 2 voies des liaisons avec Bordeaux, Royan, La Rochelle, Limoges…)

On peut relever quelques traits communs à Angoulême et Montauban comme par exemple :

- la présence d'enjeux culturels forts
- la structuration de l'espace urbain entre « ville haute » et « ville basse »
- le passage d'un cours d'eau (avantages et inconvénients…)
- la profondeur du territoire « attiré » par une desserte TGV (dépasse largement les limites du bassin de vie de l'agglomération)

2.2.2 A propos des visites de site suggérées

Voir pages suivantes : document synthétique de comparaison des sites en vue des visites de terrain

EXPERIMENTATION DIACT VINGT VILLES MOYENNES
COMPARAISON DES SITES EN VUE DES VISITES DE TERRAIN

	VALENCE	POITIERS	ANGOULEME	BOURG-EN-BRESSE	BESANÇON
PROFIL et TAILLE	Ville moyenne Ville : 65 000 hbts Agglo : 110 000 hbts	Capitale régionale / Ville moyenne Ville : 89 000 hbts Agglo : 131 000 hbts	Ville Moyenne Ville : 43 000 hbts Agglo : 108 000 hbts	Ville Moyenne Ville : 43 000 hbts Agglo : 70 000 habts	Capitale régionale Ville : 116 000 hbts Agglo : 176 000 hbts
LGV	LGV Sud En service	LGV Sud Europe Atlantique Mise en service 2013-16	LGV Sud Europe Atlantique Mise en service 2013-16	LGV Rhin-Rhône Branche Sud Objectif de mise en service 2015 (?)	LGV Rhin-Rhône Branche Est Mise en service : 2011
GARE LGV	Gare nouvelle extérieure « Valence TGV Rhône Alpes Sud » avec interconnexion TER et gare routière	Gare centrale (après débat sur opportunité gare nouvelle extérieure)	Gare centrale (après débat sur opportunité gare nouvelle extérieure)	Gare centrale transformée dès à présent en pôle multimodal	« Système à deux Gares » : gare nouvelle d'Auxon et gare centrale de Besançon-Viotte
POLE-RELAIS PAR RAPPORT	LYON GRENOBLE		POITIERS BORDEAUX	LYON GENEVE	
CALENDRIER	Retour d'expérience possible après plusieurs années de fonctionnement	Calendrier opérationnel précède celui de MTB de quelques années	Calendrier opérationnel précède celui de MTB de quelques années	Définition d'une stratégie des collectivités très en amont des décisions	Encore peu de réalisations

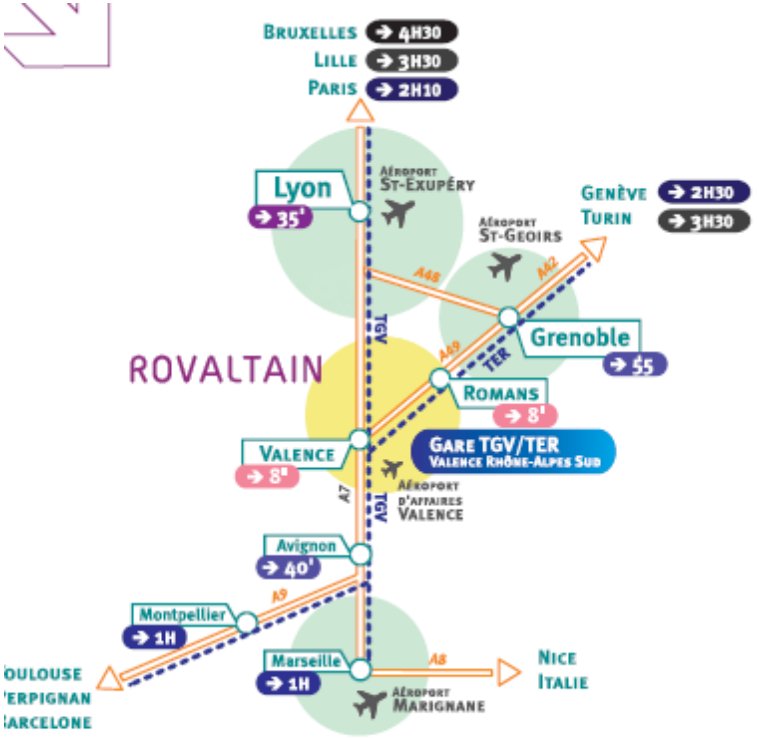
VALENCE / gare TGV TER de Valence Rhône-Alpes Sud / projet ROVALTAIN

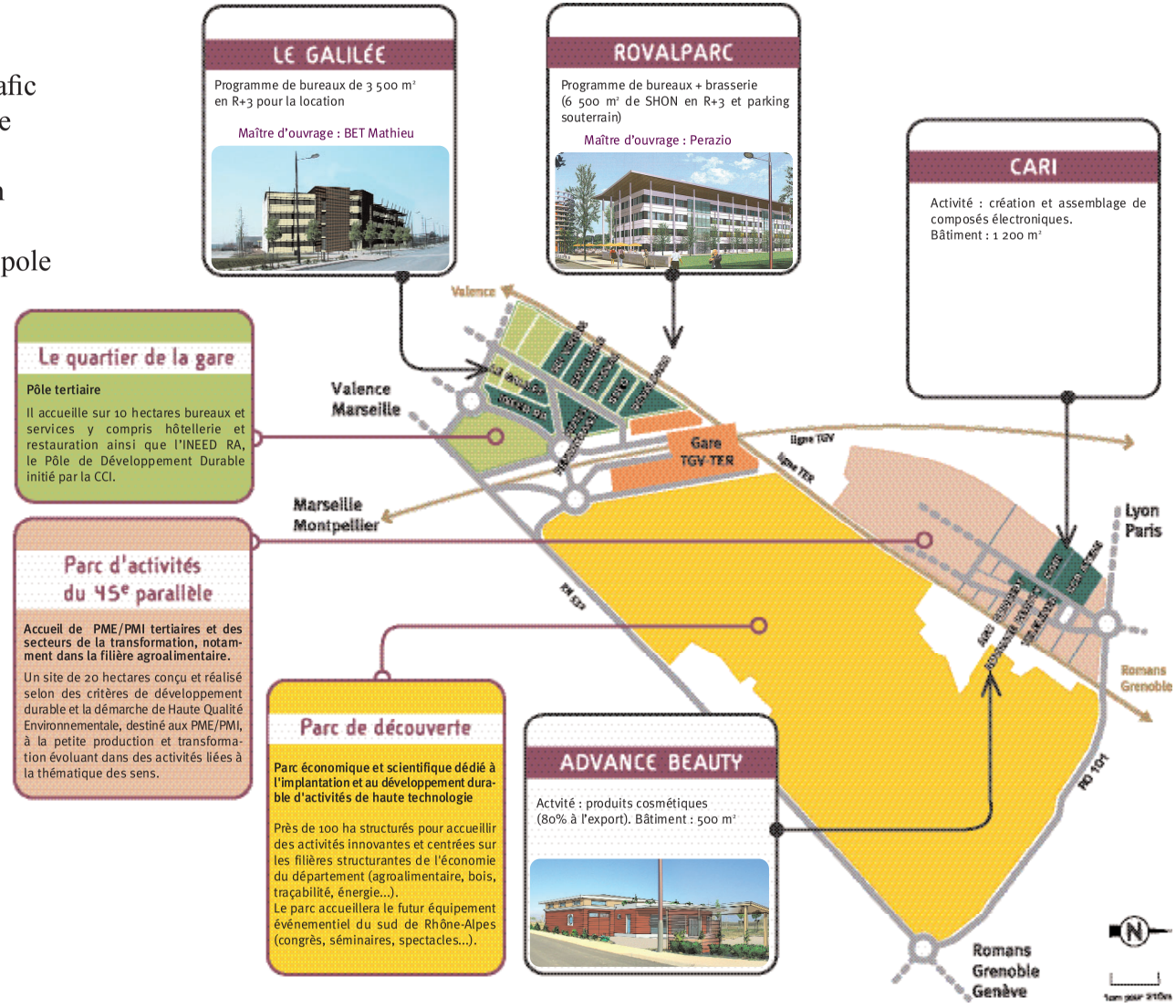
ROVALTAIN est un projet de développement des parcs d'activités technologiques sur 160 ha autour de la gare TGV TER de Valence Rhône-Alpes Sud.
Le syndicat mixte rassemble 53 communes dont Romans, Valence et Tain l'Hermitage, la Région et le Département. Il couvre un bassin de vie de 250 000 habitants.

INTERET DE LA VISITE

Avancement des réalisations.
Retour d'expérience de plusieurs années en matière de trafic ferroviaire, en matière d'aménagement et d'urbanisme, de développement économique et d'attractivité du pôle
Expérimentation d'une intercommunalité de projet sur un grand territoire
Stratégie de développement local à proximité de la métropole lyonnaise.

Le point sur l'avancement des travaux et des projets dans le périmètre de la ZAC de la Correspondance (150 ha).




LE GALILÉE
Programme de bureaux de 3 500 m² en R+3 pour la location
Maître d'ouvrage : BET Mathieu
ROVALPARC
Programme de bureaux + brasserie (6 500 m² de SHON en R+3 et parking souterrain)
Maître d'ouvrage : Perazio
CARI
Activité : création et assemblage de composés électroniques.
Bâtiment : 1 200 m²
Le quartier de la gare
Pôle tertiaire
Il accueille sur 10 hectares bureaux et services y compris hôtellerie et restauration ainsi que l'INEED RA, le Pôle de Développement Durable initié par la CCI.
Parc d'activités du 45e parallèle
Accueil de PME/PMI tertiaires et des secteurs de la transformation, notamment dans la filière agroalimentaire.
Un site de 20 hectares conçu et réalisé selon des critères de développement durable et la démarche de Haute Qualité Environnementale, destiné aux PME/PMI, à la petite production et transformation évoluant dans des activités liées à la thématique des sens.
Parc de découverte
Parc économique et scientifique dédié à l'implantation et au développement durable d'activités de haute technologie
Près de 100 ha structurés pour accueillir des activités innovantes et centrées sur les filières structurantes de l'économie du département (agroalimentaire, bois, traçabilité, énergie...).
Le parc accueillera le futur équipement évènementiel du sud de Rhône-Alpes (congrès, séminaires, spectacles...).
ADVANCE BEAUTY
Actvité : produits cosmétiques (80% à l'export). Bâtiment : 500 m²
Valence
Valence Marseille
Marseille Montpellier
Gare TGV TER
ligne TGV
ligne TER
Lyon Paris
Romans Grenoble
Romans Grenoble Genève
RD 104

BESANCON / système à deux gares

LGV Rhin-Rhône - branche Est

Le «système à deux gares» de Besançon-Viotte et de la gare nouvelle d'Auxon se propose d'offrir une potentialité nouvelle de développement au Grand Besançon et à sa région.
Six opérations composent le projet (en chantier depuis un an) :

1) La réalisation de la gare nouvelle
2) La mise en place en 2011 d'un accès routier à la gare nouvelle assuré par le Conseil général du Doubs
3) L'aménagement autour de la gare nouvelle avec un parc d'activités tertiaire High Tech de 25 ha et 100000 m² de SHON
4) L'élaboration d'un schéma d'aménagement du Nord de l'agglomération pour assurer la cohérence territoriale
5) Une ofre ferroviaire renforcée (TER et TGV) : 3 haltes entre la gare TGV d'Auxon et Besançon pour innerver les quartiers Nord de l'agglomération.
6) L'aménagement du pôle métropolitain de Besançon-Viotte (pôle d'échange et quartier d'affaires)

INTERET DE LA VISITE

- Avancement des études et des réflexions, mais pas des réalisations.
- Un projet territorial sur tout le Nord de l'agglomération
- Un système de gouvernance pour préparer l'arrivée du TGV, qui associe autour de Besançon et des collectivités locales concernées, l'Etat, la Région, le Département, le syndicat mixte du Scot, la SNCF et RFF.

BOURG-EN-BRESSE

LGV Rhin-Rhône - branche Sud (tracé et implantation des gares encore à l'étude)

- Stratégie explicite dans les documents d'urbanisme (PLU et SCOT) et dans les projets d'aménagement de faire de l'intermodalité TGV-TER-route, un levier de pôle d'équilibre entre Lyon et Genève
- Porte d'entré»e du pôle européen de plasturgie d'Oyonnax (Plastics Vallée)

- Projet d'aménagement d'un pôle multimodal en gare de Bourg-en-Bresse, dans le cadre d'un partenariat entre la Région Rhône Alpes, l'Etat, la SNCF, RFF, la Communauté d'Agglomération de Bourg-en-Bresse, le Conseil Général, la ville de Bourg-en-Bresse.

- Politique Générale de Déplacement à l'échelle de l'Aire urbaine et à l'horizon 2020

INTERET DE LA VISITE

- Stratégie territoriale en cours de définition et en amont des décisions
- Pôle d'équilibre proche de Lyon (situation analogue à Montauban/ Toulouse)

DESSERTES TGV SUR L'AXE TOURS - BORDEAUX (LGV Sud Europe Atlantique)

ANGOULEME

- Dispose d'une desserte aéroportuaire
- Agglomération à l'écart du réseau autoroutier et très sensible à la modernisation des axes routiers (mise à 2 x 2 voies des liaisons avec Bordeaux, Royan, La Rochelle, Limoges…)

- Desserte en gare centrale avec embranchement de la LGV sur le réseau ferré normal.
- Programme de « reconquête de la ville sur elle-même », inscrit au PADD du PLU, mettant en relation la gare TGV et le pôle d'activités Magelis
- Argument mis en avant dans la communication territoriale : la qualité de vie pour les salariés et la réduction des distances en temps avec Bordeaux et avec Paris

- Une politique d'aide à la création et à l'implantation d'entreprises
- Leviers de développement culturels : notoriété internationale du festival de la « B.D. », création d'un pôle de l'image.

INTERET DE LA VISITE

- Taille de ville moyenne assez proche de Montauban et CMTR
- Localisation proche de Bordeaux, Poitiers, La Rochelle et Limoges, d'où problématique de pôle secondaire
- Analogies avec CMTR et Montauban (enjeux culturels forts, ville haute/ville basse, présence d'un fleuve, profondeur du territoire attiré par la desserte TGV plus large que bassin de vie)
- Comprendre les éléments de la stratégie territoriale qui dans le débat ont conduit au choix de la gare centrale
- Recueil d'un premier retour d'expérience sur l'effet TGV dans la configuration actuelle (rames TGV sur réseau classique)
- Repères utilisés pour estimer l'effet additionnel LGV

POITIERS

- Dispose d'une desserte aéroportuaire (liaisons directes avec Lyon et avec la Grande Bretagne)
- Bénéficie d'un statut de capitale régionale avec notamment un important pôle universitaire (28 000 étudiants)

- Desserte en gare centrale avec embranchement de la LGV sur le réseau ferré normal.
- Projet « Cœur d'Agglomération » comprenant notamment la transformation de la gare ferroviaire en « pôle d'échanges multimodal », inscrit au PADD du PLU

- Forte mobilisation interrégionale en faveur de la desserte LGV Poîtiers-Limoges-Brive (une association de 4000 adhérants comprenant 40 parlementaires et personnalités, 500 élus, 200 chefs d'entreprise, des particuliers)

- Des outils de suivi et d'évaluation de la mobilité : Observatoire des déplacements, Cahier statistique des déplacements
- Un Plan des mobilités distinguant trois grandes catégories de publics et de flux : scolaires, universitaires, administratifs et entreprises, intégré dans le Projet d'Agglomération, validé comme Agenda 21.

INTERET DE LA VISITE

- Comprendre les éléments de le stratégie territoriale qui dans le débat ont conduit au choix de la gare centrale
- Le lobbying en faveur de la LGV
- Mesure des effets TGV / LGV : ce qui avait été prévu ou estimé, vs, ce qui a été réellement constaté au bout d'1 an, 2 ans, 3 ans, etc. de mise en service

2.3 Initialisation de la concertation locale

À l'origine de l'expérimentation, La Ville Demain et Market Story ont proposé :

- d'organiser l'« aire de chalandise la plus large possible » en force de proposition pour disposer d'un pouvoir de négociation à la hauteur de son poids démographique et économique
- de construire une communauté d'intérêts sur des questions communes de mobilité et d'infrastructures de déplacements,
- de peser sur l'adoption finale des tracés et des implantations, mais aussi sur l'éventail des destinations mises en relation, la fréquence des dessertes, l'efficacité des interconnexions avec le ferroviaire local et régional et sur l'aménagement des différentes formes d'inter modalité
- de recueillir et structurer un ensemble de propositions concrètes pour un programme d'aménagement lié à la halte TGV et les plus pertinentes pour un grand nombre d'usagers bien au-delà de la CMTR,
- enfin de préparer un montage et un phasage opérationnel avec des partenaires engagés dans l'étape de réalisation

2.3.1 Une progression en quatre étapes était proposée.

L'étape 0 a été consacrée aux préalables de méthode.

À titre d'exemple la CMTR a eu à prendre position sur :

- les modalités d'organisation, de travail, de débat et de concertation proposées
- les modalités d'articulation avec le Préfet quant le pilotage aux études de la LGV Toulouse - Bordeaux, à la coordination des contenus et aux décisions prises dans les deux instances,

L'étape 1 était consacrée aux visites de sites en cours de réalisation, c'est une étape de confrontations techniques.

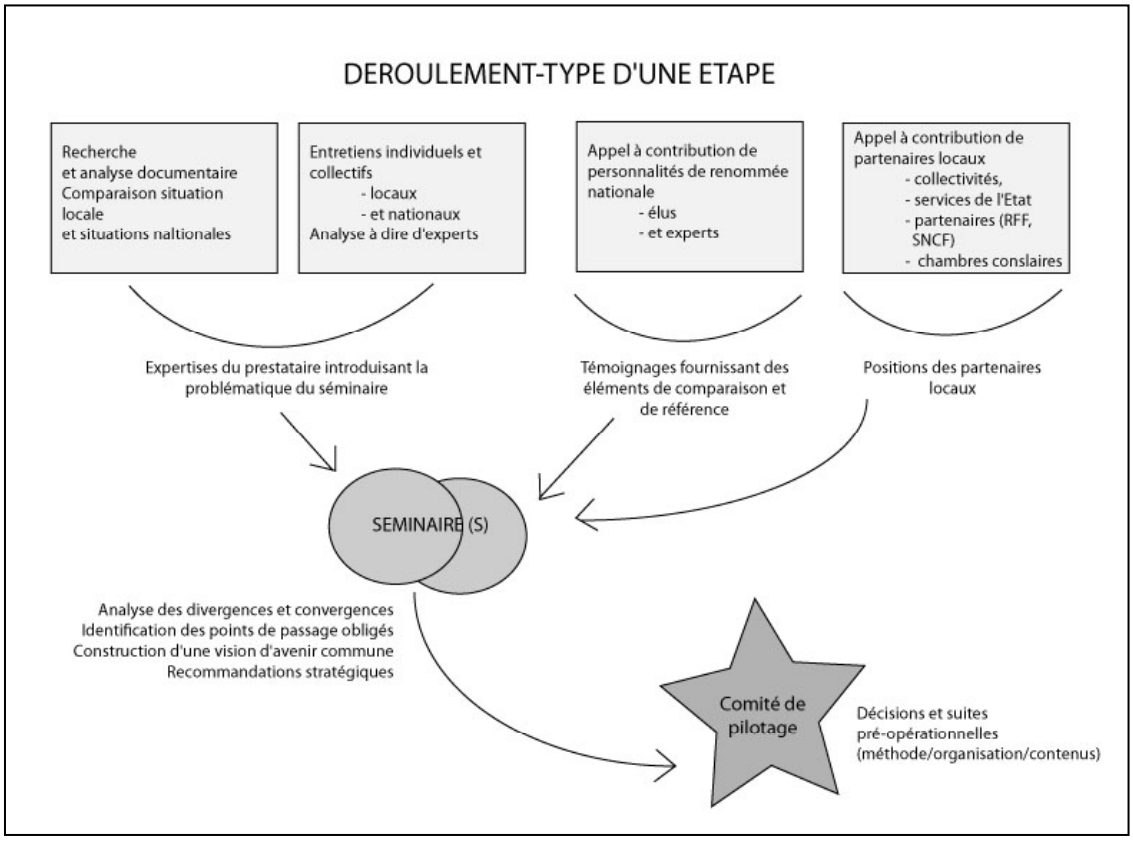
L'Etape 2 proposait un ou deux séminaires de concertation technique.

L'étape 3 devait être consacrée à la formalisation du projet dans ses différentes composantes :

- assembler les diverses propositions et formalise d'un plan de développement cohérent
- préciser les ressources financières mobilisables localement, régionalement, nationalement…

L'étape 4 devait être consacrée aux négociations entre LA CMTR, les élus des collectivités, l'Etat et ses opérateurs et aux décisions pour la mise en œuvre du projet. Cette étape prenait une dimension politique avec :

- la présentation au comité territorial des « Grands Projets du Sud-Ouest » pour la section « Ouest Agen - Toulouse » du projet territorial de la CMTR (programme pré opérationnel à maîtrise d'ouvrage multiple, plan d'action pluripartite
- la mise en place d'un comité de développement pluripartite chargé d'animer et de suivre la réalisation.


DEROULEMENT-TYPE D'UNE ETAPE
Recherche
et analyse documentaire
Comparaison situation locale
et situations naltionales
Entretiens individuels et collectifs
- locaux
- et nationaux
Analyse à dire d'experts
Appel à contribution de personnalités de renommée nationale
- élus
- et experts
Appel à contribution de partenaires locaux
- collectivités,
- services de l'Etat
- partenaires (RFF, SNCF)
- chambres conslaires
Expertises du prestataire introduisant la problématique du séminaire
Témoignages fournissant des éléments de comparaison et de référence
Positions des partenaires locaux
SEMINAIRE (S)
Analyse des divergences et convergences
Identification des points de passage obligés
Construction d'une vision d'avenir commune
Recommandations stratégiques
Comité de pilotage
Décisions et suites pré-opérationnelles (méthode/organisation/contenus)

Les conclusions de ces séminaires devaient être présentées à un comité de pilotage. Espace de décision, il était proposé que ce comité de pilotage soit co-présidé par les élus des collectivités amenés à terme à co-financer les projets de développement territorial liés à l'aménagement de la gare LGV.

2.3.2 Une démarche simplifiée

Après quelques mois de contacts, d'essais, d'erreurs, de résistances diverses, la CMTR a souhaité simplifier la démarche. Les retours d'expériences avec des visites ont été privilégiés. Les cinq séminaires prévus ont été compactés au nombre de deux mais les contenus sont restés les mêmes. L'espace de négociation politique a été supprimé de l'expérimentation et reporté à une date ultérieure.

Productions attendues du séminaire 1	**Productions attendues du séminaire 2**
Premiers éléments d'une vision commune des besoins, des contraintes et des aspirations des populations et des collectivités concernées	Définition des contours d'un projet territorial de développement incluant une desserte TGV / LGV (enjeux confirmés, options structurantes retenues…)
Diagnostic partagé de l'offre actuelle de transport et identification des axes d'amélioration	Premiers éléments d'un cahier des charges concernant la création d'une gare TGV et l'aménagement de zones d'activités connexes
Enjeux et contraintes ferroviaires : formulation des marges de manœuvre ou des possibilités d'ajustement au bénéfice des collectivités réunies	Potentiels de développement reconnus, hypothèses « d'effet TGV » retenues pour la construction du projet (flux de déplacements et de fréquentation, investissements attirés, emplois créés…)
Enseignements tirés de différentes stratégies d'accueil et d'insertion d'une desserte LGV, bilan « avantages / inconvénients » par rapport aux besoins et aux ambitions des territoires réunis	Définition des options concernant l'organisation de la mise en œuvre du projet (sources de financement, partenariats économiques, techniques ou commerciaux, étapes de développement…)

2.4 Synthèses et recommandations

À l'issue d'une visite de site à Valence - Rovaltain à laquelle ont participé une dizaine d'élus et de responsables administratifs et techniques de la CMTR et après deux journées de séminaires qui ont rassemblé chacune plus d'une cinquantaine de personnalités de toute la zone de chalandise de la nouvelle gare LGV, ont peut tirer quelques conclusions et recommandation de cette expérimentation.

Certes le temps de la mobilisation pour la constitution d'un collectif de travail est beaucoup plus important qu'on ne l'imagine au démarrage du projet mais la satisfaction des participants à partager une information au préalable cloisonnée et l'enrichissement des points de vue issus de la confrontation donne à penser que la dynamique est maintenant enclenchée.

C'est pourquoi nous formulons au chapitre 5 des recommandations qui prolongent les propositions émises à l'occasion des séminaires.

Elles seront organisées en cinq rubriques :

- le projet de développement territorial
- le schéma inter-territorial des déplacements et des transports,
- le pôle d'activité et d'échanges autour de la gare
- la concertation et la gouvernance,
- enfin une rubrique fondamentale quant au portage politique de la démarche et du projet.

3 ANIMATION ET EXPLOITATION DU PREMIER SÉMINAIRE

Prévu à l'origine pour le 15 décembre 2008, le séminaire n°1 s'est tenu le 23 janvier 2009. (cf. programme et synthèse ci-après)

Séminaire n° 1 du 15 décembre 2008
La halte LGV de Montauban ou comment articuler un grand projet d'infrastructure nationale, le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées et un pôle d'équilibre de la métropole toulousaine autour de Montauban et la CMTR ?

Objectifs de ces premiers échanges techniques

- ***Réunir un ensemble d'acteurs susceptibles de se constituer en communauté d'intérêts.***
- ***Identifier des défis communs en matière d'aménagement, d'accessibilité, de mobilité et les moyens de s'y préparer ensemble.***
- ***Recueillir un premier ensemble de propositions susceptibles d'être mises en œuvre rapidement.***
- ***Faire émerger des options communes pour le long terme***
- ***Définir les contours d'une stratégie d'ensemble au bénéfice à la fois du territoire au nord de Midi-Pyrénées et des villes moyennes comme pôles d'équilibre de la métropole toulousaine.***

Acteurs que l'on souhaite réunir

1. Les techniciens des Collectivités locales et EPCI
   - Ville de Montauban et CMTR
   - EPCI autres du 82
   - Villes de départements limitrophes (ex. Cahors, Villefranche de Rouergue, Figeac, Albi)
2. CG : 82 + (46, 12, 81…)
3. Conseil Régional Midi-Pyrénées : services d'étude, plan / prospective, aménagement, déplacements
4. Observatoire INSEE Régional
5. Services de l'Etat dans le 82 (et éventuellement départements limitrophes) Préfecture, DDE, DDA, DDASS…
6. Chambres consulaires : CCI, Métiers, Agriculture du 82
7. Représentants de quelques entreprises du territoire dans les secteurs à forte dépendance transport
8. Opérateurs transport : RFF, SNCF, DR Midi-Pyrénées, Sociétés ou régies de transport en commun, Autoroutes du Sud de la France
9. Responsables d'établissements ou d'équipements publics à forte fréquentation (enseignement, santé…)
10. Associations (ex. « Association des Usagers pour la promotion du rail en Midi-Pyrénées »)
11. Personnes ou associations porteuses d'initiatives locales en matière de déplacements (ex. covoiturage, « bus pédestres »,…)

Parcours d'animation

8h30	*Accueil des participants*	
9h00	▪ **Ouverture** par la CMTR : Rappel des objectifs de la démarche et de l'organisation générale……. ▪ **Présentation du contexte** : DIACT - La dynamique des villes moyennes dans l 'aménagement du territoire national - Problématique des territoires limitrophes d'une grande métropole - Intégration de projets d'infrastructures à portée nationale ou internationale dans une stratégie de développement territorial	
9h30	▪ **Premier débat :** ***Quel bilan peut-on tirer de nos territoires, quelles sont les ambitions et les évolutions souhaitées ?*** ○ *Points forts, points faibles sur les plans économique, social, environnemental, culturel…* ○ *Tendances communes et particularités* ○ *Manques et retards à combler, avancées à consolider, potentiels à valoriser, alliances et complémentarités à rechercher …* Eléments introductifs : Données clés des territoires Midi-Pyrénées « au Nord de Toulouse » Présentation résumée de l'Agenda 21 Midi-Pyrénées Inventaire des projets de territoires, locaux ou départementaux Échanges entre participants (les animateurs relancent et régulent la prise de parole et recueillent les propos exprimés) ▪ Synthèse…….. - Préoccupations et thèmes abordés - Points de discussion et d'interrogation, terrains de convergence - Premiers éléments d'une vision commune des besoins, des contraintes et des aspirations Aspects à approfondir ou à vérifie	15' 60'
10h50	*Pause*	10'
11h 11h55	▪ **Deuxième débat :** ***L'offre de transport actuelle est-elle adaptée aux besoins de mobilité ? Quelles avancées, quels progrès peut-on espérer réaliser dans les années qui viennent ?*** ○ *Solutions transport dans les territoires au Nord de Toulouse : points forts / points faibles* ○ *Evolution des flux de déplacement et de la part des TC* ○ *Développements récents ou en préparation : Extensions de réseaux, de l'inter modalité, Création d'infrastructures nouvelles, Economies d'énergie et transports propres…* Eléments introductifs : Repères sur les besoins et la demande publics et activités consommateurs de transports Repères sur l'offre : solutions transport aujourd'hui, capacités et niveaux de service Regard sur la pratique des schémas territoriaux de déplacement Ce qui peut changer la donne transports / déplacements dans les années à venir Échanges entre participants ▪ Synthèse	15' 60'
12h30	▪ *BUFFET*	

14h 15h20	▪ **Troisième débat :** **Quelles contraintes ferroviaires prendre en compte quant au tracé de la ligne LGV, à l'implantation de la halte, au cahier de charge de l'exploitation ?,** *Contraintes et marges de manœuvre pour RRF* *Solutions d'implantations et d'interconnexion* *Complémentarités TER/TGV et liaisons avec les villes régionales* Eléments introductifs : o Porter à connaissance par l'Etat et RFF des études en cours o Données régionales d'évolution des trafics TER et interconnexion TER/TGV o Analyse comparative des projets de développement économique autour des gares TGV o Demande des usagers en Midi Pyrénées et politique régionale Echange entre participants, questions/réponses avec les intervenants *Synthèse LVD* - Des contraintes, des terrains de convergence, des aspects à approfondir ou à vérifier	20' 60' 7'
15h30	*Pause*	10'
15h 40	▪ **Quatrième débat :** ***Quelles sont les conditions d'une bonne insertion de la halte TGV ? À quelles conditions l'ensemble du territoire Nord de Midi- Pyrénées peut en tirer profit ? Comment à cette occasion renforcer le rôle de pôle d'équilibre de l'agglomération de Montauban par rapport l'aire métropolitaine en expansion ?*** Enjeu d'une coopération territoriale élargie Prise en compte des impacts économiques, sociaux, environnementaux sur le territoire Nord Coordination des dynamiques commerciales des acteurs Adhésion et implication des acteurs économiques locaux Eléments introductifs : stratégies d'accueil d'une gare TGV en point de repère o En cours d'élaboration (Bourg en Bresse ?, Besançon ? Angoulème ? o En cours de Mise en œuvre Bezanne/ Chalon en Champagne/Reims o À l'épreuve des faits : Valence et le Rovaltain Echange entre participants……..	15' 50'
16h45	▪ **Synthèse** de la CMTR ▪ **Questions et suggestions des participants pour la suite**…… ▪ **Annonce du prochain séminaire :** …… - objectifs contenu, date et lieu	
17h	▪ Clôture Séminaire n° 1	

LA GARE LGV DE MONTAUBAN

Comment articuler un grand projet d'infrastructure nationale, le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées et un pôle d'équilibre de la métropole toulousaine autour de la CMTR ?

Le premier séminaire du 23 janvier a réuni une cinquantaine de personnes à l'appel de la CMTR et de la DIACT dont RFF, SNCF, DDE 82, MEDEF, Conseil Régional Midi-Pyrénées, CRCI, les CCI et les collectivités de la zone de chalandise de la future gare, le syndicat mixte du SCoT Nord-Toulousain...

1. SYNTHESE DES QUATRE DEBATS

1.1 Les territoires concernés par la gare LGV : état des lieux, évolutions souhaitées et ambitions

PREOCCUPATIONS	- L'étendue de l'ensemble des territoires susceptibles d'être intéressés par une desserte LGV située à Montauban ou à proximité
	- Le regain démographique des territoires situés entre Toulouse et Montauban et la pression urbaine croissante sur ces territoires
	- L'attractivité relative du pôle montalbanais
	  - dans sa configuration actuelle
	  - et en incluant les effets liés à la création d'une desserte LGV
	- Les besoins des entreprises (16 000 dénombrées dans le périmètre)

INTERROGATIONS POINTS DE DISCCUSSION	- Incertitudes quant aux contours effectifs de la future zone de chalandise, variabilité des contours selon la qualité et le type des liaisons avec la future gare (route, fer) ex. Albi intéressée si la liaison routière est améliorée avec Montauban ex. attirance du département du Lot vers Brive pour les déplacements en direction de la région parisienne, le temps de trajet actuel est pénalisant vers Montauban… ex. sous quelles conditions certaines communes du nord de l'agglomération toulousaine pourraient être intéressées par la gare Montauban TGV ?... - Comment intéresser un ensemble de villes moyennes ou de territoires qui ont chacun leur projet de développement ? Comment les associer à une démarche de co-construction d'un projet de développement territorial au service de l'ensemble des collectivités de la zone de chalandise ?

Mme DE ROO, DIACT :

« Dans la construction d'un dialogue tripartite : Etat, collectivités territoriales, opérateurs techniques, l'idée est d'apprivoiser les logiques des uns par les autres.»

Mr CASTAN, RFF :

«La zone de chalandise a une configuration différente si on raisonne accès par la route ou accès ferré à la nouvelle gare.»

CONVERGENCES *Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés*	- Il s'agit de créer un «pôle d'activités et d'échanges » autour d'une desserte LGV et pas uniquement une « halte TGV ». Ce pôle représente un enjeu stratégique, il a un rôle « structurant » , on en attend des effets en chaîne positifs sur différentes dimensions du développement des territoires concernés - Ce projet de pôle sera attractif pour les territoires environnants si chaque collectivité, et en particulier chaque ville moyenne sollicitée, peut y trouver un écho à ses propres ambitions et une complémentarité par rapport à ses propres projets - Importance de l'appellation qui sera donnée à la future gare et au futur pôle d'activités pour faire comprendre son positionnement territorial
ASPECTS A APPROFONDIR	- Besoin d'une vision prospective de la zone de chalandise pouvant être délimitée selon les différents scénarios d'organisation des modes de transport - Prendre en compte de l'attractivité du futur pôle intermodal Toulouse-Centre (superposer les zones de chalandise) - Besoin de disposer de repères sur la consistance de la future offre LGV (destinations offertes, réduction des temps de trajet, fréquence de desserte, etc.) - Préciser l'offre TER dont on va pouvoir disposer dans les années à venir (en mode ferroviaire ; en mode routier)

Mr MASSIP, DDE :

«Si la réflexion est prioritairement l'accès routier, l'aménagement autour de la gare se centrera sur des parkings, si la réflexion s'oriente sur la desserte en Transports en commun, l'orientation d'aménagement de la zone devra être différente »

Mme SCHREINER, AUAT :

«La question des services qui structurent cette zone est essentielle.»

1.2 Adaptation de l'offre de transport aux besoins de mobilité : avancées et progrès attendus

PREOCCUPATIONS	- La forte croissance du trafic routier entre Toulouse et Montauban (prévision de 50 000 à 60 000 véhicules-jour vers 2020, vs 40 000 aujourd'hui) avec un risque de saturation des principaux axes - La difficulté à absorber le trafic en période de pointe sur l'axe ferroviaire Toulouse-Montauban - La croissance du trafic « grandes lignes » (Paris-Bordeaux-Toulouse) de + 40% entre 2001 et 2008

Mr RENAUD, Ville d'Albi :

«L'accès pour Albi à la gare LGV est un enjeu fort. Comment réduire les temps de trajet ?»

INTERROGATIONS POINTS DE DISCCUSSION	- Quel sera le niveau de desserte LGV de la future gare (fréquence des arrêts, cadencement…) ? - Quel accroissement du trafic voyageurs peut-on attendre par rapport au 1 million de voyageurs / an de la gare actuelle de Montauban Villebourbon ? - Quelles correspondances pourront être améliorées avec les autres pôles urbains au nord de Toulouse ? Quelles relations avec Cahors ? Comment relier Auch-Montauban et Albi ? - Quelles relations entre une future gare en périphérie et la gare actuelle de Montauban-Villebourbon ? - Quelle part du trafic voyageurs de la nouvelle gare pourra être assurée par des accès ferroviaires et par des accès routiers (transport en commun et voitures particulières) ? - Le projet doit-il inclure un « plan de rabattement » (système radial de desserte) vers la future gare LGV proche de Montauban ? - Quelles concurrences ou quelles complémentarités entre transports ferroviaire, routier et autoroutier, aérien ? Quelles liaisons possibles entre une nouvelle gare TGV près de Montauban et les aéroports (Blagnac, Brive / Souillac…) ?
CONVERGENCES Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés	- Intérêt pour un projet mettant en correspondance TGV et TER - Intérêt des villes moyennes de Midi Pyrénées pour des radialités concurrentes de celle de Toulouse - Besoin de développer le dialogue entre les villes moyennes et le Conseil régional et entre les communes appartenant à la première ceinture autour de Toulouse - Nécessité de repenser l'exploitation ferroviaire dans le cadre d'un projet incluant l'existence des gares nouvelles - Prendre en compte les grandes évolutions du réseau ferroviaire LGV et Midi Pyrénées aux échéances 2015 et 2020
ASPECTS A APPROFONDIR	- Report modal de la route vers le ferroviaire : que peut-on attendre des plans et des projets actuels, au plan du transport des personnes et des marchandises ? - Améliorations à attendre sur les liaisons Cahors-Montauban et Agen-Montauban dans le cadre de la mission « Réseaux de villes » du second Plan Régional Transports 2007-2013 - Améliorations à attendre sur la liaison Toulouse-Montauban (mission « Grande banlieue » du Plan Régional Transports)

Mr POUDRE, CCI Lot/Cahors :

«Pour se diriger vers Paris, le temps et le coût de trajet à la gare LGV de Montauban est accessible pour le sud du Lot mais depuis Cahors, c'est beaucoup plus contraignant ».

Mr LOPEZ, Conseil Général du Lot, en charge des transports :

«L'enjeu est bien : quelle offre TER pour se rendre à Montauban ? Il faut concevoir cette zone de chalandise sur la base d'une offre de transport complémentaire et diversifiée.»

Mr BEZARD-FALGAS, président du MEDEF :

«Tous les systèmes de déplacement convergent vers Toulouse, que va-t-il se passer entre les autres territoires ? Si on attend 2013 pour se mettre a réfléchir il sera trop tard. Peut-on mener des réflexions sur les schémas de déplacement dés aujourd'hui ?»

1.3 Enjeux et contraintes ferroviaires, Marges de manœuvre autour du tracé de la LGV, de l'implantation d'une gare, du cahier des charges de l'exploitation

PREOCCUPATIONS	- Dépendance du projet à des choix techniques et des investissements décidés « en amont » (ex. options prises sur le tracé et le calendrier des travaux Tours- Brodeaux et Bordeaux-Agen-Toulouse) - Risque de voir tout se figer en 2012 après la déclaration d'utilité publique - Mieux connaître l'éventail des solutions possibles au plan des tracés et de la conception des gares - Bien clarifier l'ensemble des raisons qui ont conduit à écarter le schéma d'une desserte de la gare centrale - Distance séparant la gare nouvelle et la gare centrale actuelle (10 à 12 km)
INTERROGATIONS POINTS DE DISCCUSSION	- Quelle sera l'offre TGV pour la nouvelle gare (nombre d'arrêts quotidiens) ? - Certaines rames TGV s'arrêteront-elles en gare centrale ? - Quel sera l'avenir pour Montauban-Villebourbon ? - « Montauban TGV » sera-t-elle un terminus pour des trains TER ?
CONVERGENCES Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés	- Positionnement dans un projet « Sud Europe / Atlantique » : Montauban ne se rapproche pas que de Paris, mais de l'Espagne, du sud-est de la France, du Centre Europe et de l'Italie (prévision de mettre Toulouse à 1h30 de Barcelone) - Nécessité d'élaborer un projet de pôle d'activités autour d'un projet de gare nouvelle : il s'agit de relier un « complexe gare » à un « complexe activités » défini par le territoire d'accueil - Intérêt d'un lien entre la nouvelle gare LGV et la gare centrale de Montauban Villebourbon
ASPECTS A APPROFONDIR	- Avancement du « Groupe de travail sur la desserte de Montauban » et liens avec la démarche présentée dans ce séminaire. Communiquer les résultats de la réunion de concertation du 06/02/2009 sur les fonctionnalités de la nouvelle gare LGV - Calendrier de la phase préparatoire 2009-2012 - Bilan « avantages / inconvénients » du projet 360 km/h (« Excellence ferroviaire »)

Mme DE ROO, DIACT :

«Il faut intégrer le TER et élaborer un schéma d'accessibilité à cette nouvelle gare.»

Mr BEZARD-FALGAS, président du MEDEF :

«Quelles sont les évolutions prévues pour 2015 ? Quelles sont les réflexions sur les équipements projetés ? Quels sont les projets de la Région , du PDU Toulousain ?»

«Nous avons besoin d'une information claire et préalable sur la consistance de l'offre LGV à Montauban , pour construire un projet de développement économique.»

M ROMERO, SNCF :

«Nous souhaitons travailler en étroite relation avec la collectivité.»

1.4 Conditions d'une bonne insertion du projet LGV ? Comment le territoire nord de Midi-Pyrénées et la CMTR comme pôle d'équilibre peuvent-ils en tirer parti ?

PREOCCUPATIONS	- Potentiel de création d'emplois lié au projet : projet LGV proprement dit, création d'activités nouvelles autour du pôle gare, nouvelles implantation d'entreprises dans les territoires concernés - Potentiel de création de richesses lié au projet - Besoin d'un projet économique fort au niveau de la zone desservie - Disposer d'un calendrier mis à jour régulièrement entre convention de financement et mise en service de la ligne (principales étapes, délais de réalisation…)
INTERROGATIONS	- Sur quelles hypothèses de densité de l'offre LGV peut-on travailler ? 10, 20, 30… arrêts dans chaque direction - Sur quelles prévisions de trafic peut-on s'appuyer corrélativement ?
CONVERGENCES *Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés*	- Être une vraie gare, un complexe multimodal complet, pas seulement une annexe de Toulouse - Importance de l'interrelation TGV / TER, nécessité d'améliorer la qualité de service TER (cadencement, matériel…) et de définir le réseau des gares de correspondance - Inclure des liaisons entre les deux gares (gare nouvelle extérieure et gare centrale) assurées par voie ferrée ou par un système de transport en commun spécifique) - Anticiper : être proactif, prévoir les infrastructures complémentaires, assurer du foncier disponible dans un rayon d'au moins 500 mètres autour de la gare, élaborer un projet complet, besoin de schéma d'ensemble type PLU, SCOT… - Coopération : un projet co-construit, la participation de plusieurs territoires intéressés, un dialogue continu entre collectivités et opérateurs techniques, recherche de solutions « gagnant / gagnant », implication des entreprises des territoires concernés - Savoir tirer parti d'une relative saturation de l'espace toulousain en capacité d'accueil d'entreprises et savoir promouvoir les avantages d'une implantation « au nord de Toulouse » - Eco-mobilité : l'ensemble du projet doit conduire à développer des solutions transport « responsables » (efficaces pour les usagers, respectueuses des populations et de l'environnement)
ASPECTS A APPROFONDIR	- Prévisions de trafic LGV et TER selon différents scénarios d'équipement et d'exploitation - Possibilités ouvertes par le projet en matière de fret ferroviaire et de desserte de plateformes logistiques - Possibilité d'obtenir par dotation complémentaire de l'État le financement d'équipements complémentaires (ex. compensation pour suppression de lignes. Loi SRU)

2. LES CONCLUSIONS GENERALES DU SEMINAIRE

À l'issue des quatre débats, les conclusions générales du 23 janvier sont établies en séance. Elles profilent les questions que les participants souhaitent traiter lors deuxième séminaire en mars :

- Tout d'abord, la réussite du projet repose sur un travail de **coordination et de co-construction à aprofondir** entre tous les partenaires.
- Ensuite, **six types d'ingrédients identifiés, doivent êtres étudiés et débattus de façon concomitante et dés à présent, très en amont des décisions**. Ils sont rassemblés sous la forme des questions ci-après :

1. ***Comment s'organisent les infrastructures nouvelles ?***
   Ce sont les réponses à apporter sur le fuseau de la ligne à grande vitesse, la localisation du « complexe gare » (nouvelle gare LGV et sa connexion aux lignes TER, l'organisation quais à quai des TGV -TER, la liaison par Transports en Commun entre Villebourbon et le nouveau « complexe gare » sans rupture de charge)
   Contributions souhaitées : RFF, SNCF
2. ***Quelles perspectives, quelles garanties au plan de la consistance du service ?***
   Quelle est la consistance de l'offre TGV qui va être mise à disposition ? Quel est le nombre de trains à grande vitesse s'arrêtant en gare nouvelle de Montauban par rapport au nombre de trains qui passent sans s'arrêter ; nombre de trains de grande lignes maintenus sur la ligne classique ; organisation des rabattements TER sur la gare LGV de Montauban ; évaluation des effets du nouveau « complexe gare » sur la gare de Montauban Villebourbon. Contributions souhaitées : RRF, SNCF, Conseil Régional.
3. ***Quel contenu pour le projet développement économique, quelles filières attirer et quelles modalités d'accueil des entreprises ?***
   Contribution prévue : CCI 82, CRCI, Medef et entreprises qui demandent au préalable que RFF et la SNCF précisent la consistance et la qualité du service qui va être rendue. (cf. point 2 précédent).
4. ***Quel contenu pour un pôle de services aux entreprises et à la population à l'échelle l'ensemble de la zone de chalandise ?***
   Si l'on prend pour hypothèse que la CMTR peut jouer un rôle de Porte Nord de la métropole et de pôle d'équilibre secondaire de la région, quelle spécialisation et quel rayonnement envisager pour ce pôle de services ? Quelle est sa faisabilité compte tenu du projet du pôle d'affaire de Matabiau ?
   Contribution envisagée : AUAT, représentants des investisseurs toulousains
5. ***Quels grands principes d'aménagement négocier ?***
   Le territoire aux alentours du « complexe gare » doit être étudié selon différents schémas d'aménagements mais aussi les sites dont l'avenir est étroitement lié aux infrastructures nouvelles :
   - la gare de Montauban Villebourbon qui risque d'être dévitalisée (cf intervention de SNCF),
   - les 10 à 15 km séparant le nouveau « complexe gare » de la Ville pour juguler un risque probable d'étalement urbain non organisé ,

- l'avenir des autres zones d'activités et d'urbanisation qui risquent d'être concurrencées du fait d'une nouvelle offre, autour de la gare nouvelle, plus accessible.
- la dynamique du centre ville qui risque aussi de subir la concurrence d'un nouveau pôle économique en périphérie (Diact).
Contribution souhaitée : CMTR, SNF, CG 82

6. ***Comment assurer l'attractivité du futur pôle d'activités, de services et d'échanges pour l'ensemble de la zone de chalandise ?***
Définir les éléments déterminants à prévoir au plan de l'attractivité (concentration d'activités, accessibilité ferroviaire et routière…). Définir des complémentarités à développer avec les projets de territoires des autres collectivités de la zone de chalandise.
Contributions souhaitées : CCI et collectivités des autres départements

3. LES OBJECTIFS DU DEUXIEME SEMINAIRE

Il a pour objectif de faire apparaître les convergences entre les partenaires sur :

- *Les contours d'un projet de développement territorial incluant la desserte LGV avec les principaux enjeux et les options structurantes souhaitées*
- *Les principaux éléments d'un cahier des charges concernant la création d'une gare LGV et l'aménagement de zones d'activités connexes*
- *Les potentiels de développement envisagés et les hypothèses « d'effet LGV » retenues pour la construction du projet (flux de déplacements et de fréquentation, investissements attirés, emplois créés…)*
- *Les options concernant l'organisation pour la mise en œuvre du projet (sources de financement, partenariats économiques, techniques ou commerciaux, étapes de développement…).*

4 ANIMATION ET EXPLOITATION DU DEUXIÈME SÉMINAIRE

Prévu à l'origine pour le 26 puis le 31 mars 2009, le séminaire n°2 s'est tenu le 14 mai 2009. (cf. programme et synthèse ci-après)

Desserte LGV de Montauban ou comment articuler un grand projet d'infrastructure national avec le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées

SÉMINAIRE TECHNIQUE DU 14 Mai 2009

Parcours d'animation

8h30	*Accueil des participants*	
9h00	➢ **Ouverture** par la CMTR : *Rappel des objectifs de la démarche et de l'organisation générale*	10'
9h10	➢ **Premier débat :** ***Quels contours pour un projet de développement territorial incluant une desserte LGV ?*** ▪ *Eléments introductifs :* résumé des points de convergence et des points de discussion du premier séminaire du 23 Janvier Introducteurs souhaités : CMTR, DIACT ▪ *Échanges entre participants :* discussion, ajustements ou compléments ▪ *Synthèse :* - enjeux identifiés - options structurantes qui se dégagent au plan de l'articulation entre un projet ferroviaire et un plan de développement territorial La Ville Demain / Market Story	20' 50' 10'
10h30	*Pause*	10'
10h40	➢ **Deuxième débat :** ***Quels potentiels de développement prendre en compte ? Comment estimer les effets d'une desserte LGV ? Comment ajuster l'offre de service LGV pour la rendre la plus adaptée aux besoins et la plus dynamisante ?*** ▪ *Eléments introductifs :* o Projets et perspectives de développement économique dans le périmètre de la zone de chalandise « Midi Pyrénées au nord de Toulouse » Introducteurs souhaités : CRCI, CCI 82, MEDEF, CMTR, Conseil régional o Définition d'une offre de service LGV adaptée aux besoins et aux potentialités d'un territoire : éléments pris en compte, repères utilisables dans le cas du projet LGV / GPSO Introducteurs souhaités : RFF, SNCF, TGV / LGV o Pôles d'échange multimodaux et développement économique : retours d'expériences Introducteurs souhaités : Syndicat Mixte ROVALTAIN (Valence TGV) et Région Champagne Ardenne (Reims – Bezannes) ▪ *Échanges entre participants* : discussion, questions aux introducteurs, recueil de suggestions ou de propositions ▪ *Synthèse* : principales hypothèses de travail retenues au plan de - l'évolution démographique et économique des territoires concernés - la configuration de l'offre de service LGV : nombre d'arrêts, éventail des destinations ou des liaisons offertes... - la prise en compte des effets dynamisants réciproques : l'effet LGV et pôle d'échange sur la vie locale, l'effet du dynamisme territoriale sur les flux de transport La Ville Demain / Market Story	45' *15'* *15'* *15'* 55' 10'
12h30	▪ *BUFFET*	

Parcours d'animation (suite)

13h30	➢ **Troisième débat :** ***Quels éléments pour un cahier des charges d'aménagement, de construction et de fonctionnement la gare LGV ? Quels éléments pour l'aménagement coordonné des différents espaces autour de la gare ou du « complexe – gare » ?*** ▪ *Eléments introductifs :* o Conception, construction et fonctionnement des gares LGV : principales options, données clés, retours d'expériences, études en cours Introducteurs souhaités : SNCF / Direction des Gares et de l'Escale, AREP, CMTR et EGIS Conseil o Aménagement et gestion des espaces environnants Introducteurs souhaités : Syndicat Mixte ROVALTAIN, Région Champagne Ardenne ▪ *Echange entre participants* : discussion, questions aux introducteurs, suggestions ▪ *Synthèse* : options qui se dégagent concernant, - les fonctionnalités de la gare et du pôle d'échange - le dimensionnement des constructions et des équipements à prévoir - l'importance des réserves foncières à constituer - l'éventail des activités à réunir - l'accessibilité au complexe – gare (routier, ferroviaire, transport urbain) - les éléments jugés déterminants au plan de l'attractivité du pôle d'échange pour l'ensemble des territoires concernés La Ville Demain / Market Story	30' *15'* *15'* 50' 10'
15h00	*Pause*	10'
15h 10	➢ **Quatrième débat :** ***Quelle organisation pour assurer la mise en œuvre effective du projet territorial ? Sur quels acteurs, sur quels partenaires s'appuyer ? Quelles étapes envisager pour le déploiement du projet territorial ?*** ▪ *Eléments introductifs :* o Présentation résumée des éléments d'organisation déjà connus ou acquis pour le projet LGV-GPSO / Agen-Toulouse Introducteurs souhaités : Conseil Régional Midi Pyrénées, RFF / GPSO, SNCF Grand Sud Ouest o Intérêt d'une coordination interterritoriale, besoin d'une structure d'animation et de pilotage pour un plan de développement à l'échelle de l'ensemble de la zone de chalandise Introducteurs souhaités : CMTR, DDE 82, Conseil Régional, Préfet de Région ▪ *Echange entre participants :* discussion, propositions, ajustements ou compléments ▪ *Synthèse :* - principaux investissements à engager - sources de financement prévues et envisageables - partenariats à organise - étapes de développement - conduite de projet et gouvernance territoriale La Ville Demain et Market Story	30' *15'* *15'* 40' 10'
16h30	▪ **CONCLUSIONS de la CMTR**	10'
16h40	▪ Clôture des séminaires techniques	

LA GARE LGV DE MONTAUBAN

Comment articuler un grand projet d'infrastructure nationale, le développement territorial du Nord de la Région Midi-Pyrénées et un pôle d'équilibre de la métropole toulousaine autour de la CMTR ?

Le deuxième séminaire du 14 mai 2009 a réuni à nouveau une cinquantaine de personnes à l'appel de la CMTR et de la DIACT : le conseil Régional de Midi Pyrénées, les communautés d'agglomération de l'Albigeois, du Grand Toulouse, du Pays de Cahors, le Conseil Général du Gers, les Pays Midi-Quercy et Portes de Gascogne, Mairie de Villefranche de Rouergue et de Montech, SCOT du Nord Toulousain, RFF, SNCF, SGAR, DDE 82, DREAL Midi-Pyrénées, SAFER Garonne-Périgord, CCI 82 et du Lot, Sem des Transports Montalbanais, SEMAEM, Conseil Économique et Social Montauban Demain, TRANSDEV, EGIS Conseil.

Mr Lallemand, DGS de la CMTR :

« Six ingrédients identifiés lors du premier séminaire, doivent êtres étudiés ensemble dans ce deuxième séminaire pour assurer de la réussite d'un projet de développement territorial :

1. *L'organisation des infrastructures nouvelles : dessin du fuseau de la LGV, localisation du « complexe gare », connexion LGV /TER, liaison par TC entre Villebourbon et la nouvelle gare...*
2. *La consistance du service : nombre d'arrêts TGV, grandes lignes et TER à la gare nouvelle gare, évaluation des effets du nouvel équipement sur la gare de Villebourbon...*
3. *Le contenu pour le projet développement économique des territoires alentour ?*
4. *Le contenu d'un pôle de services aux entreprises et à la population à l'échelle l'ensemble de la zone de chalandise, sa faisabilité compte tenu du projet du pôle d'affaires de Matabiau*
5. *Les grands principes et contenus d'aménagement, aux alentours de la gare LGV, dans les zones d'activités proches, entre la nouvelle gare, Villebourbon et le centre ville...*
6. *L'attractivité du futur pôle d'activités, de services et d'échanges pour l'ensemble de la zone de chalandise ? »*

1. SYNTHESE DES QUATRE DEBATS

1.1 Contours du projet de developpement territorial incluant une desserte lgv, articulations du projet ferroviaire et du developpement territorial

PREOCCUPATIONS

- L'importance des complémentarités entre l'extension des LGV et l'organisation des liaisons régionales (échanges entre villes moyennes, liaisons domicile-travail...)
- L'accroissement continu des trafics routiers et ferroviaires sur l'axe Montauban / Toulouse (+50% dans 10 ans)
- L'absence de liens institutionnels, structurels entre le nord du département 31 et le sud du 82, alors que des localités comme Fronton, Villemur sur Tarn, regardent plus volontiers vers Montauban
- La concurrence d'un nombre croissant de gares de départ dans un contexte d'extension et de densification de l'offre LGV. Exemple à partir d'Auch : possibilité de départ LGV depuis Toulouse ? Montauban ? Agen ? ou Mont de Marsan ?

Mme DE ROO, DIACT :

« Une agglomération de taille moyenne comme Montauban Trois Rivières se doit de chercher tous les moyens de l'enracinement territorial d'une ligne à grande vitesse. »

« Aujourd'hui la qualité du service repose plus sur les possibilités de raccordement que sur la capacité de transit, et c'est le « juste à temps » qui prime. »

INTERROGATIONS
POINTS DE DISCUSSION

- Quel rôle la gare de Villebourbon pourra-t-elle assurer au plan du transport local et régional avec l'aménagement d'une nouvelle gare LGV au sud de l'agglomération ?
- Quel sera le devenir du secteur de Villebourbon compte tenu de la réorganisation des interconnections LGV/TER ?
- La desserte LGV remet-elle en question la carte des dessertes par les liaisons classiques ?
- Y aura-t-il une liaison directe TER entre Cahors et la nouvelle gare LGV ?
- Quelle place pour l'agglomération de Montauban dans un réseau LGV à ambition européenne ? Comment assurer un «enracinement» de la Ligne LGV par rapport à des enjeux locaux ou infra-régionaux ?

M. MARZIANI, VICE-PRÉSIDENT DE LA RÉGION :

« À la Région, toute la réflexion est menée sur les rabattements et les interconnexions pour faire profiter de la grande vitesse aux territoires.»

« La Région milite pour une continuité de la grande vitesse vers Narbonne, c'est inscrire Midi Pyrénées dans une diagonale stratégique du Sud vers Marseille et vers Barcelone...La halte de Montauban bénéficiera alors de cette double direction. »

CONVERGENCES
Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés

- Un «complexe gare» s'articulant entre la gare nouvelle LGV, la gare existante de Villebourbon et la (ou les) zone(s) à aménager aux alentour
- Concevoir ce nouvel ensemble en rapport avec l'attractivité du pôle Toulouse-Matabiau
- Intérêt d'adopter une vision européenne dans la définition d'un schéma d'ensemble et dans l'appréhension des futurs flux d'échanges générés : il ne s'agit pas uniquement de se projeter sur Toulouse-Bordeaux-Paris, mais sur Bordeaux-Toulouse-Marseille-Nice, ou encore sur Toulouse-Narbonne-Barcelone... Importance des solutions de rabattement routier
- Nécessité de sortir d'un choix purement binaire quant à la préférence pour une gare de départ (ex. Montauban ou Agen ? Toulouse ou Montauban ? Brive ou Montauban ?). Prendre en compte la destination finale recherchée dans le choix de la gare de départ (cf. vision européenne). Prévoir des solutions de plus en plus diversifiées avec la densification du réseau LGV (Exemple d'Auch)
- Importance des solutions de rabattement routier vers les gares TER et les gares TGV, même si le ferroviaire reste l'armature principale (axe routier Albi-Montauban, Montauban-Auch, embranchements autoroutiers...)

Mr ROMERO, SNCF :

« C'est un fonctionnement coordonné, du tripode formé par la nouvelle gare LGV, la gare TER qui la dessert et la gare de Villebourbon avec la gare de Matabiau qui devient primordial. »

Mme CHAMPAGNAC, SCOT NORD TOULOUSAIN :

« Dans la mesure où cette nouvelle gare concerne aussi les territoires au nord de Toulouse, il est fondamental de concevoir un système de transports en commun de surface coordonné sur plusieurs départements, avec des rabattements efficaces. »

CE QUI PEUT ÊTRE PRÉPARÉ OU MIS EN OEUVRE DÈS À PRÉSENT

- Approfondir le **concept de «tripode»** mettant en relation «les gares nouvelles LGV et TER», «le pôle transport Villebourbon» et les zones ou quartiers à aménager
- Mettre en perspective les **liaisons et complémentarités possibles** entre ce tripode et les projets de développement de Toulouse-Matabiau, Toulouse-Blagnac et autres...
- Confirmer et poursuivre **l'amélioration de l'offre TER**:
  - Liaison Montauban-Toulouse : étendre le cadencement dans le sens Toulouse-Montauban à la ½ heure, améliorer le rabattement multimodal sur les gares locales desservies (ex.Castelnau d'Estrétefonds)
  - Liaisons entre villes d'équilibre du bassin de chalandise Cahors-Montauban (ferroviaire), Albi-Montauban, Albi-Auch (dessertes routières)
- Approfondir les besoins d'**échanges actuels et futurs entre villes et territoires** de la zone de chalandise

M. BAZZO, RÉGION MIDI-PYRÉNÉES :

« Pour assurer le meilleur service, la Région Midi-Pyrénées réfléchit avec RFF à un ordonnancement du trafic entre le grand ferroviaire qui est l'armature principale et le réseau TER qui vient s'y articuler, avec une fréquence de passage toutes les demi-heures pour assurer des rabattements efficaces. »

1.2 Quels potentiels de développement prendre en compte , quels effets de la lgv sur les territoires et comment ajuster l'offre aux besoins ?

PREOCCUPATIONS

- Les types d'impact de la LGV sur la vie d'un territoire :
  - Des impacts économiques, sociaux, culturels, environnementaux
  - Distinction entre «effets directs», aisément localisables ou repérables, et «effets indirects» plus diffus, nécessitant un suivi approfondi dans la durée

Exemples *d'effets directs*	Exemples *d'effets indirects*
Investissements et emplois liés au ferroviaire (chantiers de construction des voies nouvelles de la gare et de ses dépendances, maintenance et gestion des infrastructures nouvelles...)	Notoriété et image de la ville
	Nouveaux flux de visiteurs, accroissement des fréquentations culturelle, touristique, etc.
Investissements et emplois liés à l'aménagement des zones environnantes (développement d'entreprises locales, implantation d'activités nouvelles...)	Pressions foncière et immobilière
	Changements dans la composition socio-professionnelle de la population

- L'importance de discuter des effets probables (souhaités / indésirables) avec les différentes parties concernées
  - Ex. de l'hôtelier qui peut craindre des pertes de «nuitées» mais que l'on peut rassurer et motiver davantage si l'on met en avant un ensemble d'éléments contribuant à diversifier sa «base cliente» (TGV, autoroutes, liaisons avec plus de villes, évènements rassembleurs...)
- L'intérêt de la position géographique de Montauban au «centre de gravité» d'un grand quart sud-ouest de la France déjà mis à profit par des groupes de logistique (ex. Plate-forme SCAEX-Intermarché près de l'échangeur A20-A62)
- L'évolution attendue du trafic ferroviaire : 360 000 voyageurs grandes lignes actuellement à Montauban (dont environ 160 000 en TGV), 700 000 voyageurs vers 2019 ?

« Avec l'aménagement de la gare LGV, une gare TER qui permette aux territoires nord un mode d'accès au ferroviaire lourd est l'hypothèse pertinente. Mais pour rejoindre cette nouvelle gare, il faudra aussi définir les autres relations en transport en commun non ferroviaire pour l'ensemble du territoire Nord et pour le territoire Montalbanais ? »

- Comment intégrer dans le projet territorial les contraintes d'équilibre économique des opérateurs ferroviaires ?
  - Importance de l'information entre acteurs pour que les options «vitesse / fréquence / prix» soient ajustées au plus près des attentes des utilisateurs
  - Besoin d'une attitude «partenariale» de la part des collectivités intéressées : entreprendre des actions de développement qui contribuent à accroître la clientèle des opérateurs ferroviaires (élargissement de la zone de chalandise, diversification des motifs de déplacements...)
- Comment définir une offre TGV adaptée au site et aux territoires environnants ?
  - Éléments pour définir le nombre d'arrêts :
    - Temps de parcours Paris-Toulouse : plus on le réduit, plus l'on dégage de marge pour des arrêts
    - L'étendue et l'importance démographique de la zone de chalandise : des estimations variant entre 450 000 et 600 000 habitants avec toutefois une forte dépendance à l'offre de transport locale et régionale (voiture individuelle, TC par fer ou route)
    - Hypothèses de reprise de parts de marché à la route et à l'aérien : à 3 heures de Paris par la LGV, le train commence à être concurrentiel mais l'aérien peut prétendre conserver une part de trafic non négligeable (la Navette d'Air France peut ne pas être supprimée surtout si le trafic global augmente...)
  - Repères prévisionnels :
    - Mise en service LGV : 13 TGV par jour dont 7 avec arrêt à Montauban TGV
    - A l'extension LGV Toulouse-Narbonne-Montpellier-Marseille : 17 TGV par jour dont 11 avec arrêt à Montauban
  - État actuel de l'offre TGV : 6 TGV par jour dont 5 avec arrêt à Montauban-Villebourbon
  - Question : sur les 11 TGV / jour s'arrêtant à Montauban, certaines rames pourront-elles desservir directement la gare de Villebourbon ?
- Quelle part est accordée au fret dans cette réorganisation du ferroviaire ? Le report d'une partie du trafic voyageurs sur les LGV, dégage-t-il de nouvelles capacités de transport de marchandises ? Les nombreuses zones d'accueil d'activités logistiques situées entre Montauban et Toulouse, vont-elles pouvoir bénéficier d'une meilleure desserte du fret ferroviaire ?

M. LOUPPE, MARKET STORY :

« Pour des agglomérations de taille moyenne de 100 à 150 000 habitants, on évalue parmi les effets directs d'une LGV, de 1000 à 3000 emplois nouveaux créés à la suite des décisions des collectivités d'aménager leur territoire parallèlement aux travaux sur les grandes infrastructures ferroviaires »

« Parmi les effets indirects diffus, on observe une tertiarisation de l'économie, qui génère une modification de la composition sociale (population nouvelle plus qualifiée avec de plus hauts niveaux de revenus) qui modifie la demande en logements, services et équipements. »

CONVERGENCES
Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés

- Parvenir à construire un projet qui permette de valoriser les ressources locales :
  - Ne pas abandonner l'idée de réaménager le quartier de la gare «historique»
  - Faire de Villebourbon un quartier d'affaires, y développer des activités de service
  - Faciliter l'accès des entreprises locales aux commerces et services du «complexe gare»
  - Prendre en compte, dans les schémas d'aménagement, le potentiel et la vocation des zones existantes (Alba Nord, Alba Sud)
  - Tirer parti de l'opportunité de rééquilibrage économique rive droite / rive gauche (au sein de l'agglomération de Montauban) qui se présente avec la révision du PPRI
  - Trouver un moyen de valoriser la proximité du canal et de son port
- Nécessité d'améliorer et de développer l'environnement transport du futur pôle d'échange LGV :
  - Ferroviaire :
    - Prévoir des liaisons cadencées Matabiau-Montauban TGV-Montauban Villebourbon
  - Routier, autoroutier :
    - Création d'un échangeur avec l'A62 au nord-ouest de Montauban
    - Réaliser le contournement ouest de Montauban
    - Améliorer la liaison avec l'aéroport de Blagnac

CE QUI PEUT ÊTRE PRÉPARÉ OU MIS EN OEUVRE DÈS À PRÉSENT

- Initier une démarche collective de **coordination «inter-SCOT»** permettant de donner une cohérence d'ensemble aux différents territoires concernés par la zone de chalandise de la future gare
- Procéder à un inventaire précis **des capacités d'accueil (ZI, ZA, ZAC...) existantes ou en cours** de développement dans les différents pôles urbains, industriels, tertiaires ou logistiques compris dans la zone de chalandise
- Examiner la possibilité de **rendre accessibles les rames LGV Montauban-Matabiau aux déplacements quotidiens** (cf. ce qui se fait aujourd'hui entre Aix et Marseille-St-Charles)
- Définir des paliers dans la montée en régime du trafic voyageurs sur le pôle Montauban

Années	Nbre d'arrêts LGV	Trafic voyageurs grandes lignes
2019, année de mise en service	7/10	700 000
2022, extension Bordeaux-Marseille	11	850 000
2025, extension internationale	16	1 000 000

- Tester et mettre au débat plusieurs **appellations de la future gare LGV** :
  - Montauban-Tarn et Garonne ? Midi Pyrénées Nord ? Montauban-Trois rivières ? Montauban-Midi Pyrénées ? (importance du choix du nom pour les gares périurbaines à vocation inter-territoriale)

M. PAIX, SNCF :

« La responsabilité des études de trafic et de desserte incombe aujourd'hui totalement à RFF, la SNCF définira son offre quand le projet sera décidé »

« Un temps de trajet qui dépasse 45 mn de trajet d'accès à la gare réduit significativement l'usage du train »

1.3 Quels éléments pour un cahier des charges d'aménagement, de construction et de fonctionnement de la gare lgv et des espaces environnants ?

PREOCCUPATIONS

- L'aménagement et le développement des espaces environnants :
  - Dans l'optique d'une gare centrale :
    - Restructuration, rénovation des quartiers environnants «reconquête de la ville sur elle-même»
    - Programmes immobiliers centrés sur bureaux, commerces et services, avec un volet logement
    - Modernisation du réseau TC de l'agglomération

    Avantages :
    - Projet porté spontanément par le tissu économique en place
    - Diversité des publics impactés
    - Part importante des transformations visées, réalisées avant la mise en service de la LGV
    - Montée en régime de l'activité économique et du trafic ferroviaire relativement rapide
  - Dans l'optique d'une gare périphérique :
    - Aménagement de ZAC avec un projet de zonage par type d'activités
    - Accent mis sur l'inter-connection TER / LGV
    - Orientation sectorielle initiale à dominante tertiaire mais souvent bousculée par des demandes imprévues et d'une grande diversité

    Avantages :
    - Permet d'accueillir des PME en développement (attirées par la qualité du foncier et de l'immobilier pour un prix au m2 raisonnable par rapport à Toulouse)
    - Se prête bien à des activités consommatrices de surfaces (logistiques, espaces d'exposition, plate-formes d'essais, centres de recherche et de formation...)
    - Suscite souvent la création de services communs inter-entreprises
    - Peut répondre à des objectifs de développement économique de plusieurs territoires (zone de chalandise élargie)
    - Mais délais d'atteinte des objectifs plus difficilement maîtrisables que dans l'environnement d'une gare centrale : effort de prospection et de communication sur plusieurs années, progression par «à coup»...
- Les contraintes de tracé de la LGV et leurs conséquences sur le choix du lieu d'implantation d'une gare :
  - Le passage au sud de Montauban permet de réduire distance et temps de trajet sur Bordeaux-Toulouse (pour Paris-Toulouse, on reste très près du seuil de compétitivité Train / Avion des 3 heures de trajet)
  - Le passage en dehors de l'aire urbaine dense permet de réduire les impacts sur le bâti et sur les infrastructures préexistantes
  - Le site d'implantation envisagé se situe au point de tangence de ce tracé optimal d'un point de vue technique et de l'échangeur autoroutier A20 / A62. De plus, il est traversé par la ligne ferroviaire Montauban-Toulouse

M. HUA, SNCF :

« Une gare est un outil d'aménagement du territoire. Il n'y a pas de recette toute faite, nous utilisons le retour d'expérience des 20 gares construites en 25 ans. Mais le travail de concertation est indispensable pour assurer une réelle qualité de service »

Parmi les fonctionnalités de la gare, la prise en compte l'intermodalité est primordiale (TER, bus, vélos...) et puis l'insertion dans le quartier alentour dans une perspective de développement durable »

M. LOUPPE, MARKET STORY :

« En général avec le choix de gares périphériques , les collectivités souhaitent élargir les zones de chalandise au bénéfice des territoires plus éloignés. »

« La meilleure garantie d'attractivité des espaces environnants aménagés : un foncier bon marché, une prospection active sur 10 ou 15 ans et une politique d'animation économique »

INTERROGATIONS
POINTS DE DISCUSSION

- Comment expliquer, justifier un projet de gare nouvelle à 6 km de la gare actuelle ?
- A quoi va servir la gare de Villebourbon ? Et que va devenir le quartier autour ?
- Comment structurer le Sud de l'agglomération de Montauban-CMTR ?
- Quels liens établir entre un projet de pôle d'échange autour de la future desserte LGV et les autres projets de développement de la CMTR (par exemple avec le projet d'aménagement et de construction de Bas-Pays) ?
- Si on pense la complémentarité Montauban-Toulouse : la ville et l'agglomération toulousaines et celles de Montauban, sont-elles prêtes à élaborer une offre commune par rapport aux entreprises (réticences au moment de l'élaboration du contrat métropolitain) ?

M. CASTANG, RRF :

« Le 6 avril 2009, le comité de pilotage a validé un fuseau restreint par rapport à celui de débat public. Le périmètre d'étude se resserre, il respecte une articulation avec la ligne ferré existante et un rayon de courbure qui permet une vitesse grande vitesse. On ne peut guère s'approcher plus des zones urbaines.»

M. MANAC'H, TRANSDEV :

« Sans remettre en question les conclusions du débat public, avec une localisation de la gare nouvelle excentrée, hors du périmètre des transports urbains, on perd de la clientèle et on génère des coûts supplémentaires de desserte pour la collectivité »

M.ROMERO, SNCF :

«A Priori tous les trains s'arrêtant au complexe gare devraient s'arrêter à la gare de Villebourbon, mais il faudra s'assurer que les transports interurbains desservent aussi la nouvelle gare. »

CONVERGENCES
Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés

- Intérêt qu'il peut y avoir à développer parallèlement plusieurs types de complémentarités :
  - Au sein de la zone de chalandise :
    - Complémentarités entre gare nouvelle et gare actuelle de Villebourbon
    - Complémentarités entre projet LGV et autres projets de développement économiques, touristiques, d'enseignement de la zone ?
  - Au sein de la région Midi-Pyrénées :
    - Complémentarités entre desserte LGV de Montauban et celle de Toulouse
    - Complémentarités entre le Plan Rail Régional, le Plan Routier, les schéma TC départementaux
- Nécessiter de repenser le réseau des transports en commun de l'agglomération de Montauban pour relier l'aire urbaine dense à la future gare LGV pour répondre à des besoins particuliers (navettes express, transport à la demande...)
- Besoin d'une diversité d'offre de déplacement et d'intermodalité entre eux :
  - Diversité des modes de transport offerts (rail et route, individuels et collectifs)
  - Diversité des publics et des types d'usage (loisirs, domicile/travail, affaires…) auxquels l'offre de transport doit s'adapter
  - Besoin d'une diversité d'activités économiques et des types d'échanges
- Mission de desserte régionale conservée pour la ligne existante. Elle sera enrichie par des arrêts systématiques dans les 2 gares (Montauban LGV et Villebourbon)

CE QUI PEUT ÊTRE PRÉPARÉ OU MIS EN OEUVRE DÈS À PRÉSENT

- Établir sur les territoires couverts par la zone de chalandise de la future desserte LGV, un **inventaire des projets** à initiative locale ou régionale (depuis la zone départementale de Monbartier toute proche, jusqu'aux agglomérations potentiellement concernées par la gare LGV, Albi, Auch…)
- **Mesurer les potentiels de développement résidentiel et économique** issus d'un report de l'expansion de Toulouse sur le Nord de la Haute-Garonne et sur le Tarn-et-Garonne
- Étudier les conséquences de la localisation de la future gare LGV sur **l'évolution générale de l'agglomération Montalbanaise** (nouveau pôle de service périphérique / dynamique fragile du centre ville, nouveau complexe gare gare / avenir de la gare actuelle et son quartier, prolongement du contournement Ouest vers le Nord / raccordement de la grande zone d'extension de Bas-Pays…)
- Restituer tous ces éléments dans le cadre du **SCOT et d'une mise en cohérence inter-SCOT** pour les territoires de la zone de chalandise potentielle
- Lancer l'élaboration d'un **schéma des déplacements inter-départemental** couvrant tout ou partie de la zone de chalandise

M MATHIEU, CCI :

La complémentarité commence à poindre, on profite de la proximité de Toulouse pour l'accueil d'entreprise »

Mme DE ROO, DIACT :

« Avec l'aménagement de cette gare, Montauban a une chance de pouvoir se décentrer de l'espace Métropolitain et de mieux s'ancrer dans une logique de complémentarité avec les autres agglomérations de la Région »

Mme DE LA FOURNIÈRE, AUAT :

« Si l'on veut s'assurer d'un effet structurant de ces nouveaux aménagements, la réflexion doit se faire à une échelle plus large, celle du SCOT au minimun »

1.4 Quel schema de gouvernance pour avancer ?

PREOCCUPATIONS

- Ce qui motive la recherche d'une forme spécifique de gouvernance :
  - La multitude des intervenants dont les décisions sont déterminantes pour la réussite du projet
  - La longueur du cycle de projet (les 10 années «avant» pour la préparation, les 10 années «après» pour assurer le décollage et la montée en régime des activités)
  - Le diversité des dimensions traitées : aménagement et urbanisme, mobilité et transports, développement économique, services à la population, services aux entreprises...
  - Les différents niveaux auxquels ces dimensions sont abordées : le quartier ou la zone d'activités, la commune ou la ville, l'aire urbaine ou l'agglomération, le Pays ou le bassin d'emplois, le département, la Région Midi-Pyrénées, le grand Sud-Ouest et ses liens avec Marseille et Barcelone
  - Les différences de taille, de poids démographique et économique, de pouvoir d'influence et de négociation entre parties en présence
    - Territoires ruraux, petites villes ou villes moyennes d'un côté,
    - Métropoles régionales, régions, entreprises publiques du ferroviaire, administrations de l'État d'un autre côté

PREOCCUPATIONS (suite)

- Le contenu et l'état d'avancement de la démarche de projet LGV Sud-Europe Atlantique / GPSO :
  - Rappel, par RFF, des différentes composantes de son dispositif de concertation : collège des acteurs, commissions consultatives d'élus, groupe de travail, forum public, comités territoriaux et comité de pilotage
  - Confirmation que le processus «Concertation / Études / Avis / Décision» se poursuit au-delà de l'enquête publique prévue en 2011

INTERROGATIONS

- Comment mettre à profit les 10 années d'ici à la mise en service de la LGV Bordeaux-Toulouse ?
- Comment construire un projet cohérent et séduisant à plusieurs acteurs («co-construire») ?
- Comment parvenir à construire un projet de ville moyenne dynamique, en trouvant les bonnes complémentarités avec la métropole régionale et avec les territoires nord de Midi Pyrénées ?
- Faut-il développer d'autres dispositifs de concertation que ceux qui sont animés par RFF et SNCF dans le cadre du projet GPSO ?
- Peut-on poursuivre et transformer ces premières rencontres sur un mode régulier et en impliquant encore davantage d'acteurs ?

Mme CHAMPAGNAC, SCOT NORD TOULOUSAIN :

Des liens très forts se tissent entre nos territoires, nous en sommes à la définition du PADD, il serait judicieux qu'il y ait un minimum de concertation avec le SCOt du Nord Toulousain, dès demain»

CONVERGENCES
Eléments d'une vision commune pour les acteurs et territoires concernés

- Éviter que chacune des parties concernées ne se limite à un travail isolé («chacun porte sa démarche») avec le risque d'avoir à multiplier sans fin les réunions et l'effort de coordination
- Besoin d'une structure de réflexion et de proposition associant les différents territoires concernés et sollicitant les compétences d'une grande diversité d'acteurs (dont les développeurs et opérateurs ferroviaires)
- Ne pas opposer la démarche RFF / GPSO (qui a ses finalités propres et un cadre méthodologique de qualité) à la proposition d'une instance de gouvernance inter-territoriale pour le nord de Midi-Pyrénées, mais chercher plutôt à les articuler dans le temps et à les rendre inter-actives
- Besoin d'un portage politique fort :
  - Implication des élus dans la réflexion et l'échange d'informations
  - Recherche d'appuis techniques et financiers auprès des instances régionales, nationales et européennes
  - Animation de la coopération inter-territoires (réseau des villes moyennes, mutualisation des projets et des investissements)
  - Soutien durable à la mise en place de solutions innovantes (en matière d'enseignement, de formation professionnelle, de transport, de valorisation des patrimoines culturels et environnementaux, d'aide à la création d'entreprises, etc.)

CE QUI PEUT ÊTRE PRÉPARÉ OU MIS EN OEUVRE DÈS À PRÉSENT

- Concevoir et mettre en place un **dispositif de gouvernance inter-territorial** en s'inspirant de ce qui s'est fait ou est en cours de déploiement dans d'autres sites (exemple : LGV Rhin-Rhône / Besançon...)
- Associer à ce dispositif le plus **grand nombre de territoires ou de structures intercommunales** appartenant à la zone de chalandise (principales villes et communautés d'agglomération, Pays)
- Désigner, au sein de ce dispositif, des **«chefs de file»** aux plans de la réflexion, de l'étude, de la proposition, de l'animation de réseaux et de l'expérimentation de solutions nouvelles (exemples : CCI pour le développement économique et la promotion du territoire auprès des entreprises ; coordination inter-SCOT pour l'aménagement et la préservation des ressources naturelles...)
- Envisager la création d'une **structure de coordination et de gestion dédiée**, type Syndicat Mixte, chargée notamment d'initier les principaux programmes fonciers et immobiliers, d'en assurer le bon déploiement dans la durée, et de coordonner la promotion des équipements et nouveaux lieux d'activités créés dans le cadre du GPSO
- Définir, avec les animateurs du dispositif de concertation RFF / GPSO, des **points d'articulation utiles à la progression des deux démarches** : par exemple en organisant des participations croisées à des ateliers thématiques ou à des groupes de travail, et en prévoyant des séminaires de coordination entre les pilotes des deux démarches (une fois par an entre 2010 et 2020...)

2. LES CONCLUSIONS GENERALES DU SEMINAIRE

A l'issue de ce deuxième séminaire, La Ville Demain et Market Strory qui ont animé cette expérimentation à la demande de La CMTR et de la DIACT, relèvent quatre avancées particulièrement importantes pour la préparation d'un projet équilibré, dynamisant un vaste territoire au nord de la Région Midi-Pyrénées :

- l'anticipation
- les repères dont on dispose pour avancer
- le lieu d'implantation de la gare LGV
- la gouvernance

2.1 L'anticipation

La Communauté d'Agglomération de Montauban-CMTR et les territoires associés au sein du périmètre «zone de chalandise» d'une future gare LGV, disposent d'une dizaine d'années pour **se préparer**.

On est passé d'un horizon de mise en oeuvre initialement envisagé à 2016-2017, à une échéance plus probable vers **2019-2020**, notamment en raison des retards pris dans le financement et l'engagement des travaux de la LGV entre Tours et Bordeaux.

Les parties intéressées peuvent donc mettre à profit ce délai pour définir un **projet de développement inter-territorial intéressant principalement la partie Midi-Pyrénées au nord de Toulouse**, et programmer dès à présent les types d'**investissements et d'actions** susceptibles de soutenir ce projet :

- investissements fonciers et immobiliers,
- amélioration des dessertes transport, routières et ferroviaires,
- analyse des avantages différentiels du territoire (au sein de Midi-Pyrénées et au sein de l'espace inter-régional «Grand Sud-Ouest»),
- mobilisation des «forces vives» (entreprises, associations, structures intercommunales...) pour définir des «secteurs porteurs» et des projets communs susceptibles de valoriser les territoires pris en compte et de les rendre plus attractifs.

2.2 Les repères dont on dispose pour avancer

La Communauté d'Agglomération et les parties associées disposent de repères suffisants pour commencer à élaborer un projet de développement territorial :

- les **contours de la zone de chalandise** esquissés lors du premier séminaire se précisent : rattachement du secteur Castel Sarrasin / Moissac, attractivité du projet montalbanais pour le Nord de la Haute Garonne, intérêt porté par quelques territoires éloignés à une solution alternative à Toulouse Matabiau (présence de représentants de communes du Gers et du Tarn...). Ces contours sont fortement dépendants des capacités ferroviaires et routières de rabattement vers la future gare LGV,
- les opérateurs ferroviaires ont fourni des premiers repères sur **les niveaux de desserte LGV probables** (de 10 à 15 arrêts quotidiens dans les premières années de mise en service, puis progression vers une vingtaine d'arrêts

au fur et à mesure de l'extension du réseau LGV et du raccordement à un plus grand nombre de destinations ou de liaisons). De même, **les flux de trafic voyageurs** sont précisés : de près de 400 000 voyageurs grandes lignes par an actuellement à 700 000 dans les premières années de mise en service progressant vers 800 à 850 000 dans les années suivantes...

- Ces estimations fournies par la «partie ferroviaire» n'intègrent pas les demandes de trafic additionnelles qui pourraient être liées au développement d'activités ou de population généré par l'initiative et l'investissement d'acteurs locaux.
- La communauté d'agglomération et les territoires associés devront s'approprier ce travail complémentaire de **prévision dépendant de leur propre niveau d'ambition et d'engagement**. Les retours d'expériences sur des dessertes TGV de villes ou d'agglomérations comparables conduisent à envisager des niveaux de trafic Grandes Lignes pouvant atteindre ou dépasser le million de voyageurs.

2.3 Le lieu d'implantation de la gare LGV

Le débat sur le lieu d'implantation n'a pas remis en cause le principe d'une gare extérieure en périphérie sud de l'agglomération de Montauban, mais il a permis,

- de clarifier et de mieux sérier les arguments en faveur de cette solution,
- de faire ressortir les conditions d'une bonne intégration de cette solution dans un projet territorial dynamique et cohérent.

A l'issue du 2ème séminaire, la création d'une gare LGV au sud de l'agglomération de Montauban n'apparaît plus comme dictée uniquement par un jeu de contraintes : techniques de tracé de la ligne et de respect d'un objectif de temps de parcours, ou urbaines et environnementales telles que le statut PPRI de la rive gauche à Montauban.

Le choix d'une implantation en périphérie sud apparaît comme une carte intéressante pour attirer les voyageurs d'une plus grande diversité de provenance au sein d'une zone de chalandise élargie. On passe d'une position initiale *«on n'a pas le choix, on est obligé...»*, à une argumentation plus positive ***«on a intérêt à le faire, cela permet de mieux répondre à la vocation inter-territoriale du projet...»***

Les débats du deuxième séminaire ont également fait ressortir l'intérêt qu'il pouvait y avoir pour toutes les parties intéressées, tant ferroviaires que territoriales,

- à bien définir les **composants de l'attractivité du futur site à aménager** et, en particulier, l'accessibilité par les transports de proximité, ainsi que la **cartographie sectorielle des activités** que l'on s'efforcera de regrouper autour du complexe-gare,
- à repenser le positionnement de la gare de Villebourbon dans un plan ferroviaire d'ensemble avec en particulier l'objectif d'assurer une **liaison rapide et fréquente entre les deux gares**.

2.4 La gouvernance

Les 2 séminaires auxquels la CMTR a convié une cinquantaine personnes représentant un **espace territorial élargi et des compétences diversifiées**, ont introduit des éléments immatériels (humains, psychologiques, relationnels...) essentiels à une coopération efficace et durable : qualité de l'information et des témoignages apportés, écoute mutuelle, découverte du travail accompli par différentes parties, effet de décloisonnement entre démarches métiers et projets développés en parallèle, émergence d'opportunités d'échange et de travail en commun...

Un **élan a été donné pour la mise sur pied d'un système de coordination et de co-élaboration de projet** à l'échelle de la zone d'attraction ou bassin de vie de la future gare LGV.

Les contours de ce système ont été esquissés avec notamment,

- L'idée **d'associer les différents territoires concernés et de solliciter les compétences** de tous les acteurs du développement de ces territoires (collectivités locales, entreprises, associations, chambres consulaires...),
- Le souhait que ce système de gouvernance puisse **s'articuler de manière efficace** avec le dispositif de concertation initié par les acteurs du ferroviaire dans le cadre du GPSO.

Enfin, **l'importance du portage politique** a été soulignée notamment au plan de la valorisation des territoires et du soutien à la recherche de solutions innovantes.

5 RECOMMANDATIONS

5.1 Pour un projet de développement inter-territorial

Informer l'ensemble des collectivités comprises dans le périmètre le plus étendu de la future zone de chalandise, de la démarche en cours et des travaux déjà réalisés

Définir des ambitions au plan du développement économique, et plus généralement en termes de développement durable (l'économique, le social, l'environnemental…). Prendre appui sur les grands objectifs de l'Agenda 21 de la région Midi-Pyrénées en les déclinant ou en les reformulant pour les adapter à la situation des territoires concernés

Adopter une vision prospective de l'évolution des territoires associés : ce qu'ils ont été jusqu'à présent, leurs points forts, leurs points faibles, leurs atouts pour l'avenir, les possibilités ouvertes par une action collective concertée et une mise en réseau des initiatives et des projets de chacun…

Initier une démarche collective « inter-SCOT » permettant de donner une cohérence d'ensemble aux politiques d'aménagement des différents territoires concernés par la future zone de chalandise

Procéder à un inventaire précis des capacités d'accueil d'activités et d'entreprises (ZI, ZA, ZAC…) existantes ou en cours de développement dans les différents pôles urbains, industriels, tertiaires ou logistiques compris dans la zone de chalandise

Approfondir et réévaluer régulièrement les impacts probables de la LGV et de la création d'un nouveau pôle d'activités et d'échanges sur la vie des territoires concernés :

- compléter l'inventaire des « effets directs » et des « effets indirects » initié par les premières études et les premières rencontres entre acteurs
- progresser vers des estimations chiffrées sur la base de retours d'expériences dans des configurations territoriales comparables (envisager pour cela d'adhérer ou de suivre les travaux de « l'Association des Villes Européennes à Grande Vitesse »)
- discuter ou tester avec les différentes parties concernées (entreprises, associations, organismes professionnels, services de l'Etat, services territoriaux…) de la nature des impacts (souhaités et indésirables) et de leur variabilité

Elargir le champ géographique de la réflexion, de la concertation et de la prospection :

- le périmètre de la future zone de chalandise
- le grand Sud - Ouest (Aquitaine et Midi-Pyrénées)
- l'échelle européenne (possibilités de développement ouvertes par des liaisons plus rapides avec le nord de l'Europe, avec l'Espagne ou le bassin méditerranéen)

Créer ou renforcer au sein du périmètre de la future zone de chalandise, des liens entre des territoires confrontés à des problématiques communes ou susceptibles de mutualiser leurs efforts dans certains domaines particuliers :

- Par exemple, entre Montauban / CMTR et l'ensemble Castelsarrazin-Moissac ou entre le département du Tarn et Garonne et les collectivités du Nord de la Haute Garonne…
- Les villes moyennes de la région peuvent également trouver dans ce projet de création d'un nouvel espace de coopération, un tremplin pour lancer et mener à bien leurs propres projets de développement (Albi, Cahors, Montauban…)

Concevoir et mettre en œuvre un plan de promotion et de valorisation commun aux territoires composant le nouvel espace émergeant (périmètre et acteurs de la future zone de chalandise). Les avantages d'une implantation dans « Midi-Pyrénées au nord de Toulouse » doivent être analysés et argumentés après consultation et débat avec des investisseurs potentiels et des développeurs déjà présents ou extérieurs au périmètre concerné.

5.2 Pour un schéma inter-territorial des déplacements et des transports

Lancer l'élaboration d'un schéma des déplacements inter-départemental couvrant tout ou partie de la zone de chalandise (Tarn et Garonne, Haute Garonne, Gers, Lot, Tarn…)

Définir des investissements prioritaires en termes de rabattement vers les lignes ferroviaires principales :

- Amélioration des liaisons routières Albi-Montauban, Auch-Montauban
- Réaménagement des dessertes ferroviaires entre cahors et Montauban (gare historique et gare nouvelle LGV), Agen et Montauban en termes de fréquence d'horaires, de temps de parcours, de commodité et de confort

Renforcer la liaison ferroviaire Montauban-Toulouse

Prévoir des liaisons cadencées entre Matabiau et Montauban LGV et Montauban Villebourbon

Etendre le cadencement dans le sens Toulouse-Montauban à la demi-heure

Améliorer le rabattement multimodal sur les gares locales desservies entre Toulouse et Montauban (ex. Castelnau d'Estrètefonds)

Examiner la possibilité à terme de rendre accessible aux déplacements quotidiens les rames TGV entre Montauban et Toulouse (cf. pratique actuelle entre Aix TGV et Marseille Saint Charles)

Définir des objectifs en matière de report modal, du routier vers le ferroviaire, en couvrant à la fois

le trafic voyageurs ou le déplacement des personnels

le trafic marchandises

Concernant le développement du fret ferroviaire, le schéma inter-territorial de Midi-Pyrénées au Nord de Toulouse, pourrait comprendre :

- une estimation des capacités d'acheminement nouvelles (fréquence, volume, vitesse) libérées par le report sur la LGV d'une partie du trafic voyageurs qu'empruntait jusqu'à présent le réseau classique.
- une analyse des besoins en desserte ferroviaire des nombreuses plateformes logistiques situées entre Montauban et Toulouse Nord, avec une estimation des potentiels de développement.

Ne pas perdre de vue les préoccupations de développement durable dans les raisonnements et l'adoption de solutions transports. Rechercher dans chaque projet ou chaque programme de gestion tout ce qui peut favoriser *l'éco-mobilité* : depuis l'organisation du covoiturage jusqu'aux simplifications tarifaires dans les transports collectifs, en passant par la promotion des « véhicules propres », le développement des facilités pour personnes à mobilité réduite, ou encore l'intégration de l'usage du vélo dans la conception des lieux et des équipements. L'idée de valoriser la présence d'un canal a été évoquée mais reste à approfondir.

5.3 Pour un pôle d'activités et d'échanges autour de la gare nouvelle LGV

Volet ferroviaire

Approfondir le projet d'un complexe LGV / TER

Confirmer la perspective d'une liaison TER rapide et fréquente entre les 2 gares Montauban LGV et Montauban Villebourbon

Poursuivre le dialogue entre opérateurs ferroviaires et collectivités territoriales pour ajuster le nombre d'arrêts LGV au plus près des besoins (importance d'une information continue sur les options « vitesse x fréquence x prix » envisageables)

Simuler la montée en régime du trafic voyageurs sur le pôle montalbanais (incluant la mise en complémentarité des 2 gares) en définissant des paliers correspondant à différentes étapes dans la mise en service et l'extension du réseau LGV et dans l'amélioration des liaisons TER

Compléter les estimations de trafic des opérateurs ferroviaires par une évaluation des demandes de trafic additionnelles pouvant résulter du développement d'activités ou de population généré par l'initiative et l'investissement d'acteurs locaux (prendre appui sur les retours d'expériences de villes ou d'agglomérations de tailles comparables)

Volet Aménagement / Urbanisme

Définir le cahier des charges d'un foncier « compétitif », c'est-à-dire offrant un bon rapport qualité / prix du point de vue des entreprises ou des organismes susceptibles de s'implanter

Proposer des règles d'aménagement et de construction respectant les normes environnementales les plus récentes (THQE, BBC…)

Concevoir et préparer l'environnement transport du futur pôle :

- définition des raccordements routiers et autoroutiers à prévoir
- dessertes TC et taxis
- solutions de stationnement

Définir les liens à établir entre le projet de pôle autour de la future gare LGV et les autres projets de développement de la CMTR :

- réexaminer les possibilités d'aménagement, de réhabilitation et de rénovation du quartier de Villebourbon autour de la gare « historique »
- prendre en compte le potentiel et la vocation des zones d'activité existantes dans la définition des spécificités du futur pôle d'échange (Alba Nord, Alba Sud…)
- approfondir l'idée de « tripode » en définissant des complémentarités entre le futur pôle d'activités autour de la gare LGV, la gare « historique » et son quartier, et les autres pôles ou quartiers de l'agglomération.

Volet Développement économique

Définir des objectifs de « peuplement » des différents espaces aménagés et construits (nombre d'entreprises, nombre d'emplois, pourcentage des superficies occupées…)

Proposer, en concertation avec l'ensemble des parties intéressées, une répartition sectorielle des activités accueillies (industrielles, tertiaires, logistiques…)

Simuler des regroupements possibles d'activités susceptibles de représenter des filières ou de constituer des éléments de « cluster » compatibles avec les grandes options du projet inter-territorial

Préparer les conditions de commercialisation (information, prix, financement, accompagnement technique…) facilitant l'installation des activités souhaitées

Voir comment faciliter l'accès des entreprises locales aux nouveaux aménagements ou comment les aider à tirer le meilleur parti de la création du nouveau pôle

Volet Communication / Promotion

Tester et mettre en débat plusieurs appellations pour le futur pôle : (Montauban-Trois Rivières ? Midi-Pyrénées Nord ?)

Préparer une période d'information et de prospection de 10 à 15 ans :

- définir ce que seront les principaux éléments d'attractivité du futur pôle
- formuler, pour les entreprises déjà en place dans l'aire urbaine de Montauban, les avantages qu'elles peuvent espérer retirer de la création du nouveau pôle
- définir des cibles de prospection (profils d'activité ou d'organisation, champ géographique…) et tester différentes démarches à destination de ces cibles).

5.4 Pour un dispositif de concertation et de gouvernance

Il s'agit de maintenir dans la durée l'élan donné par les premiers travaux et rencontres de 2008-2009 et d'inciter l'ensemble des acteurs concernés à participer, d'une manière ou d'une autre, à la conception et à la mise en œuvre des différents projets décrits précédemment.

Les contours d'un système de coordination et de co-élaboration de projet ont été esquissés lors du 2ème séminaire :

Concevoir et mettre en place un dispositif de gouvernance inter-territorial s'inspirant de ce qui s'est fait ou est en cours de déploiement dans d'autres sites (cf. Besançon et la LGV Rhin-Rhône)

Associer à ce dispositif le plus grand nombre de territoires ou de structures communales appartenant à la zone de chalandise ou au futur bassin de vie en émergence

Désigner, au sein de ce dispositif, des « chefs de file » susceptibles de conduire un processus continu de réflexion et d'expérimentation de solutions nouvelles dans des domaines ou autour de thématiques pré-définies (telle CCI pour le développement économique, et la promotion d'un territoire auprès des entreprises, telle coordination inter-SCOT pour l'aménagement et la préservation des ressources naturelles…)

Créer, pour les projets complexes, et notamment celui d'un pôle d'activités et d'échanges autour d'une future gare LGV, une structure de coordination et de gestion type Syndicat Mixte, chargée d'initier les principaux programmes fonciers et immobiliers, d'en assurer le bon déploiement dans la durée, et de coordonner la promotion des équipements et nouveaux lieux d'activités créés dans ce cadre

Rechercher une bonne articulation entre ce dispositif de gouvernance inter - territorial et le dispositif de concertation initié par les acteurs du ferroviaire dans le cadre du GPSO à travers, par exemple, la participation de plusieurs personnes aux ateliers ou groupes de travail des deux démarches, ou l'organisation de séminaires de coordination entre les « pilotes » ou « chefs de file » des deux démarches

Définir un calendrier d'ensemble de progression où l'avancement des différents projets (Développement inter - territorial, Schéma Transport, Pôle d'activités et d'échanges et GPSO) peut-être vérifié et mis à jour par des points d'étapes annuels

5.5 Pour un portage politique fort

Cet aspect revêt une importance particulière pour le succès de la démarche initiée par Montauban et la CMTR.

D'une part, les différences de taille, de poids démographique et économique, de pouvoir d'influence et de négociation créent de grandes inégalités entre les différentes parties en présence. Le nouvel espace émergent est constitué de quelques villes moyennes, de petites villes et de vastes territoires ruraux. Ces collectivités ont en face d'elles-mêmes une métropole régionale, des Régions du Grand Sud - Ouest, de grosses entreprises publiques et l'Etat.

D'autre part, l'espace de coopération et de projets à l'échelle de la future zone de chalandise, est envisagé, au mieux préfiguré, mais pas encore réellement constitué dans les faits.

Dans une situation de ce type, le dynamisme des élus, leur force de conviction, leur créativité, leur volonté de rassemblement et leur capacité à construire une vision stratégique commune, sont plus que jamais des facteurs clés de concrétisation et de progrès.

Pour un portage politique efficace, les élus des territoires concernés doivent tout d'abord se rencontrer et créer entre eux des relations fréquentes, continues, en recherchant notamment des échanges approfondis sur l'évolution de leurs territoires, les principales préoccupations, les difficultés rencontrées, les solutions nouvelles recherchées et les avancées prometteuses, les appuis ou les alliances qui leur paraissent efficaces.

De ces échanges rendus nécessairement objectifs et constructifs par l'aspect concret et factuel des sujets traités, émergent des préoccupations communes, des idées d'action concertées, des projets de coopération, de nouveaux axes de développement, etc.

La démonstration d'un engagement personnel, notamment par une présence active dans les lieux de réflexion et de débats, et par la participation à des actes concrets allant dans le sens de ce qui a été

défini de manière concertée, donne ensuite l'impulsion et les effets d'entraînement nécessaires à la réussite des projets.

Le séminaire n° 2 a permis de préciser certaines attentes quant aux formes souhaitables de cet engagement des élus :

- Présence des élus dans les différentes instances de concertation et lieux de débat,
- Participation des élus à la recherche d'appuis techniques et financiers auprès des instances régionales, nationales et européennes,
- Implication des élus dans le développement de la coopération inter-territoires (réseau des villes moyennes, mutualisation d'investissements…)
- Soutien moral et matériel à la mise en place de solutions innovantes, notamment dans tous les domaines conditionnant l'avenir : enseignement, formation professionnelle, transport, énergies renouvelables, valorisation des patrimoines culturels et environnementaux, aide à la création d'entreprises…

ANNEXES 1 : RETOURS D'EXPÉRIENCES

Les études de cas :

Valence – Rovaltain

Reims – Bezannes

Les synthèses :

Les stratégies territoriales d'intégration

Les impacts d'une desserte LGV

Le traitement des zones environnantes

Les études de cas : Valence – Rovaltain

VISITE DE SITE
VALENCE TGV
13 janvier 2009

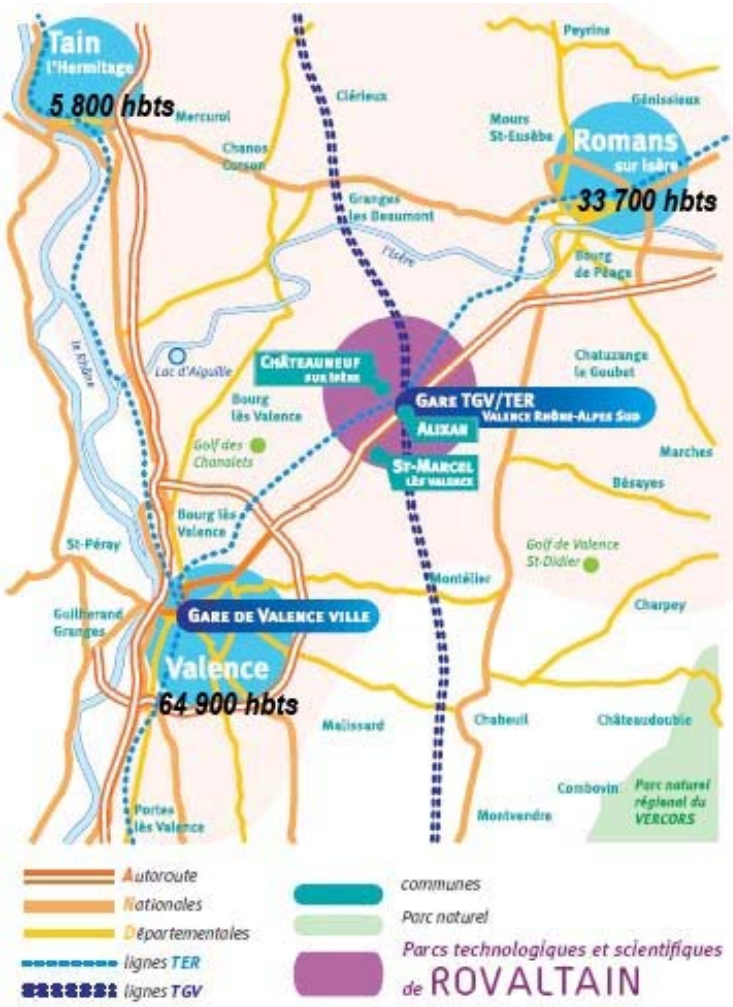
la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

lavilledemain.com
& MARKET STORY

Résumé des Points Forts et des Points faibles

+	-
▪ L'offre ferroviaire à grande vitesse ▪ L'interconnexion TER / TGV ▪ La qualité architecturale de la gare ▪ L'intégration de la desserte TGV à un projet de développement territorial	▪ L'isolement relatif du site ▪ Un statut de « gare intermédiaire » ▪ Quelques failles dans l'organisation du site et le traitement des abords ▪ Le décalage dans le temps entre o la création de la gare o et la mise en œuvre d'un plan de développement économique de la zone environnante

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com



« Terre des Sens » vue d'ensemble, vue d'avenir
Rovaltain demain
• En 2006 seront lancées les études de programmation de la tranche 3, la plus vaste du site puisqu'elle s'étend sur près de 100 ha. Objectif : pouvoir répondre aux nouvelles demandes d'implantation d'activités, qu'elles émanent d'entreprises de services, d'institutions, d'établissements de recherche & développement notamment dans les domaines des technologies de l'environnement...
• Parc d'activités mixtes du 45ème parallèle : les travaux de la 2ème phase peuvent être lancés rapidement en fonction des besoins ;
• L'extension de « Terre des Sens » vers l'est est en cours de préparation pour pouvoir accueillir des entreprises pourvoyeuses d'emplois, en accompagnement des dispositifs mis en place par le Contrat de site (voir page suivante).
À terme « Terre des Sens » s'étendra sur plus de 300 hectares
© Asylum

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

1. L'offre ferroviaire à grande vitesse

➔ **50 liaisons directes quotidiennes avec un ensemble de grandes métropoles : Paris, Lille, Bruxelles, Lyon, Marseille, Nantes et Nice**

➔ **Une part importante des destinations accessibles en moins de 3 heures :**

ex. Lyon Part Dieu à 35'

ex. Marseille à 60'

ex. Montpellier à 60'

ex. Paris-Lyon à 2h10'

➔ **Un important potentiel de croissance du trafic lié aux extensions futures du réseau LGV :**

- achèvement de la liaison Rhin-Rhône
- contournement Est de Lyon et desserte de l'aéroport St Exupéry
- liaision LGV Lyon-Turin-Milan
- liaison Barcelone-Genève (via Valence)
- prolongation de la LGV Sud-Est jusqu'à Nice

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

Points Forts (suite)

2. L'interconnexion T.E.R.

➔ Passage par escalator des quais TER aux quais TGV

➔ 32 rames TER quotidiennes entre Valence ville et Grenoble

➔ 1/3 du trafic passagers de valence TGV en correspondance

➔ Gare centrale de Valence à 8 minutes par le train (30' en bus)

3. La qualité architecturale de la gare

➔ Espace lumineux et transparent

➔ Superposition de plateformes à fonctionnalités distinctes

➔ Passerelles et escaliers en bois

➔ Régie technique surplombant les voies

➔ Première gare certifiée ISO 14001

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

4. L'intégration à un projet de développement territorial

➔ *La gare TGV* dessert tout le nord de la Drôme (Romans, Tain…), la plaine de Valence et l'Ardèche proche, soit un bassin d'environ 250 000 habitants

➔ *L'enjeu « grande vitesse » a suscité la création d'un ensemble intercommunal* (ROVALTAIN). Ce Syndicat Mixte définit et met en œuvre un projet de développement économique et coordonne les opérations foncières dans le périmètre environnant la gare

➔ La gare TGV / TER Rovaltain « Rhône Alpes Sud » est t adossée à une ZAC de 160 ha dont 80 ha environ sont aménagés ou en cours d'aménagement selon un découpage en 3 sous-ensembles à vocation différenciée : 56 entreprises et 600 emplois à fin 2008, 65 entreprises et 1100 emplois prévus en 2010

➔ La gestion de l'ensemble et le pilotage du développement se rattachent de plus en plus à une logique de développement durable avec la recherche d'une exemplarité dans les aménagements, les constructions et le profil des activités attirés (le cahier des charges en matière environnementale peut apparaître, aux yeux des investisseurs potentiels, plus comme un facteur d'attractivité que comme contrainte)

➔ ROVALTAIN a obtenu le *soutien technique et financier du Conseil Général de la Drôme et son programme s'inscrit dans le réseau des Grands Projets Régionaux* de Rhône Alpes

➔ Mise en relation des questions de mobilité et des objectifs de développement économique. Prise de conscience d'ensemble des parties de la nécessité d'intégrer toutes les fonctions urbaines dans un ensemble territorial élargi (une démarche SCOT est est en préparation sur toute la plaine de Valence)

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

Terre des Sens pas à pas

Le point sur l'avancement des travaux et des projets dans le périmètre de la ZAC de la Correspondance (150 ha).

LE GALILÉE

Programme de bureaux de 3 500 m² en R+3 pour la location

Maître d'ouvrage : BET Mathieu

ROVALPARC

Programme de bureaux + brasserie (6 500 m² de SHON en R+3 et parking souterrain)

Maître d'ouvrage : Perazio

CARI

Activité : création et assemblage de composés électroniques.
Bâtiment : 1 200 m²

Le quartier de la gare

Pôle tertiaire

Il accueille sur 10 hectares bureaux et services y compris hôtellerie et restauration ainsi que l'INEED RA, le Pôle de Développement Durable initié par la CCI.

Parc d'activités du 45e parallèle

Accueil de PME/PMI tertiaires et des secteurs de la transformation, notamment dans la filière agroalimentaire.

Un site de 20 hectares conçu et réalisé selon des critères de développement durable et la démarche de Haute Qualité Environnementale, destiné aux PME/PMI, à la petite production et transformation évoluant dans des activités liées à la thématique des sens.

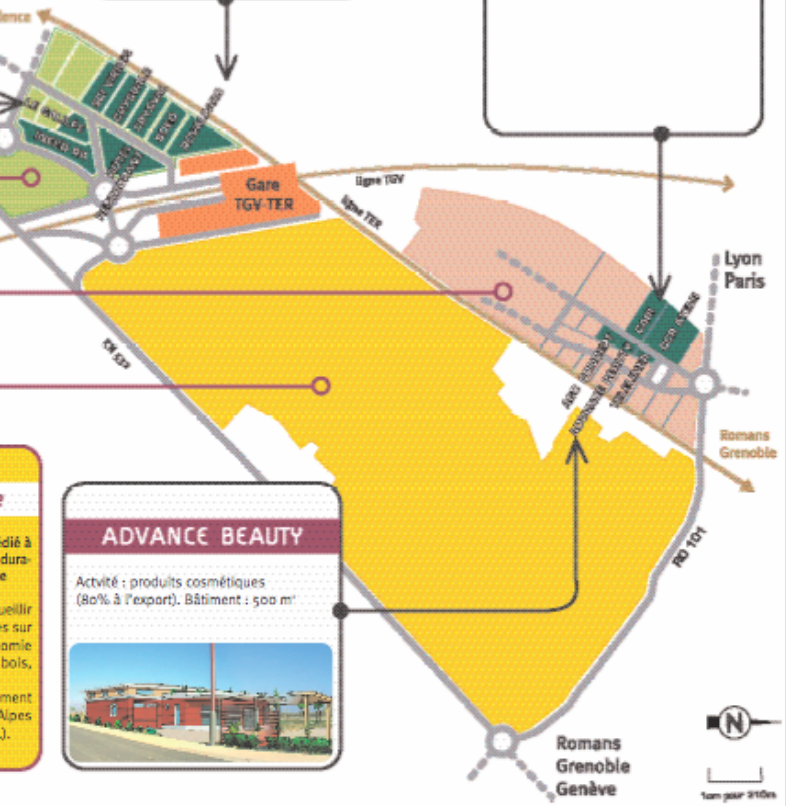
Parc de découverte

Parc économique et scientifique dédié à l'implantation et au développement durable d'activités de haute technologie

Près de 100 ha structurés pour accueillir des activités innovantes et centrées sur les filières structurantes de l'économie du département (agroalimentaire, bois, traçabilité, énergie...).
Le parc accueillera le futur équipement événementiel du sud de Rhône-Alpes (congrès, séminaires, spectacles...).

ADVANCE BEAUTY

Activité : produits cosmétiques (80% à l'export). Bâtiment : 500 m²



1. L'isolement relatif du site

➔ Création initiale « en pleins champs » à 11 km du centre de Valence et à 9 km du centre de Romans-Bourg de Péage

➔ Gare située en dehors du périmètre de desserte des transports urbains de Valence

➔ Éloigné de 6 km de la rocade routière Est de Valence (axe à fort trafic la plus proche)

➔ Dépendance à la voiture particulière (70% des passagers en accès voiture)

2. Un statut de « gare intermédiaire »

➔ Temps d'arrêt des rames TGV limités

➔ Fermeture nocturne de la gare

➔ Flux quotidiens (5 000 à 6 000 passagers / jour) encore insuffisants au regard des seuils recherchés par de nombreuses enseignes commerciales (10 000 et plus)

➔ Absence d'hôtels dans le périmètre aménagé autour de la gare

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

3. Quelques failles dans l'organisation du site et le traitement des abords de la gare

➔ Stationnement auto : parking fréquemment saturés, absence de parkings couverts, problème du coût du stationnement (pour les clients TER notamment), développement du stationnement sauvage…

➔ Aspect « forteresse » du périmètre SNCF : enceinte grillagée, barrières d'entrée, fossés d'évacuation des eaux pluviales…

➔ Circulations douces encore peu développées entre la gare et les différentes zones aménagées

➔ Traitement paysagers incomplet ou inachevé : aspect « friche » ou « terrain vague » de nombreuses parcelles délaissées ou non encore aménagées

➔ Absence de recours aux énergies renouvelables pour le chauffage et l'éclairage de la gare

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

4. **Le décalage dans le temps entre la création de la gare et la mise en œuvre d'un plan de développement économique de la zone environnante**

➔ Première phase, une dizaine d'années 1990-2000 : création de l'association Rovaltain, détermination du lieu d'implantation, délimitation d'une ZAC autour du site choisi, lancement des travaux de construction

➔ Mise en service de la nouvelle gare TGV / TER, Juin 2001

➔ Deuxième phase, 2001-2010 : Lancement des travaux d'aménagement de 3 premiers sous-ensembles, construction des premiers bâtiments et accueil d'une première série d'entreprises. Le Syndicat Mixte Rovaltain s'efforce de définir une stratégie sectorielle (essais de positionnement successifs entre 2002 et 2006).

A fin 2008, soit 7 ans et demi après la mise en service de la gare, 34 ha sont aménagés (soit 21% superficie totale de la ZAC) et 45 ha en cours d'aménagement. Sur les 34 ha aménagés (« Quartier de la Gare » et « Parc du 45ème parallèle »), le taux d'occupation est en moyenne de 40% et devrait atteindre environ 65% vers 2010 si l'on tient compte des projets en portefeuille

➔ C'est probablement dans une 3ème phase, au-delà de 2010, que la ZAC Rovaltain, accroissant sa densité en entreprises et en emplois, apportera une contribution significative au développement du trafic de la gare TGV / TER de Rhône Alpes Sud (de 2 000 000 de passagers actuellement vers, par exemple, 2,6 ou 2,8 millions vers 2015 ?)

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

Les études de cas : Reims – Bezannes

L'articulation TGV/TER mise en place en Champagne-Ardenne à l'occasion de l'entrée en service du TGV Est Européen (Juin 2007)

Séminaire de Montauban

23 janvier 2009

Pierre-Yves Campagne

1- Un bref rappel chronologique

2 - La situation *ante*: le tracé et le positionnement des lignes,

et le « statut » des dessertes

3 - La localisation, et la construction de la gare nouvelle de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) par rapport au réseau ferroviaire existant, et aux périmètres régionaux

4 - Les modalités de définition de la nouvelle offre de transport

5 - La consistance du plan de transport de Juin 2007

6 - L'appréciation des premiers résultats, et les pistes d'amélioration

7 - Quelques préconisations

1-Un bref rappel chronologique

-Approbation du Schéma directeur des lignes à Grande Vitesse:

1er avril 1992

-Déclaration d'utilité Publique du TGV-Est Européen:

14 mai 1996

-**Convention de financement de la 1ère phase de la LGV-Est:**

7 novembre 2000

-**Contrat de Plan Etat-Région:** *11 avril 2000*

-Mise en service du TGV-Est: *10 juin 2007*

-Approbation du SRIT Champagne-Ardenne*:*

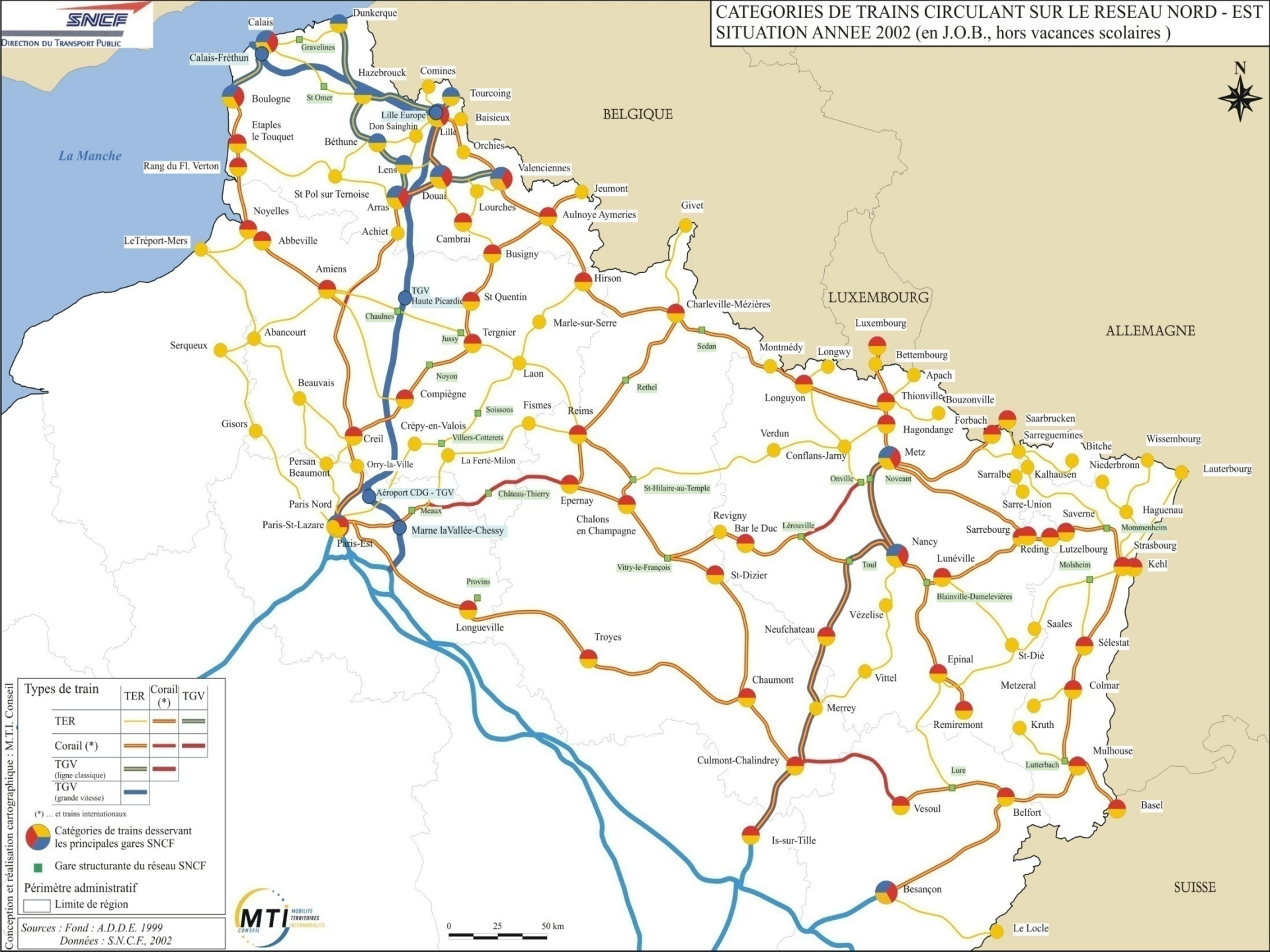
18 décembre 2007

-**Protocole de financement de la 1ère tranche de la 2ème phase de la LGV-Est**: *24 janvier 2007*

2 - La situation *ante* : le tracé et le positionnement des lignes, et le « statut » des dessertes

CATEGORIES DE TRAINS CIRCULANT SUR LE RESEAU NORD - EST
SITUATION ANNEE 2002 (en J.O.B., hors vacances scolaires)

SNCF
DIRECTION DU TRANSPORT PUBLIC



Types de train	TER	Corail (*)	TGV
TER			
Corail (*)			
TGV (ligne classique)			
TGV (grande vitesse)			

(*) … et trains internationaux

Catégories de trains desservant les principales gares SNCF

Gare structurante du réseau SNCF

Périmètre administratif

Limite de région

Sources : Fond : A.D.D.E. 1999
Données : S.N.C.F., 2002

MTI CONSEIL MOBILITE TERRITOIRES INTERMODALITE

Conception et réalisation cartographique : M.T.I. Conseil

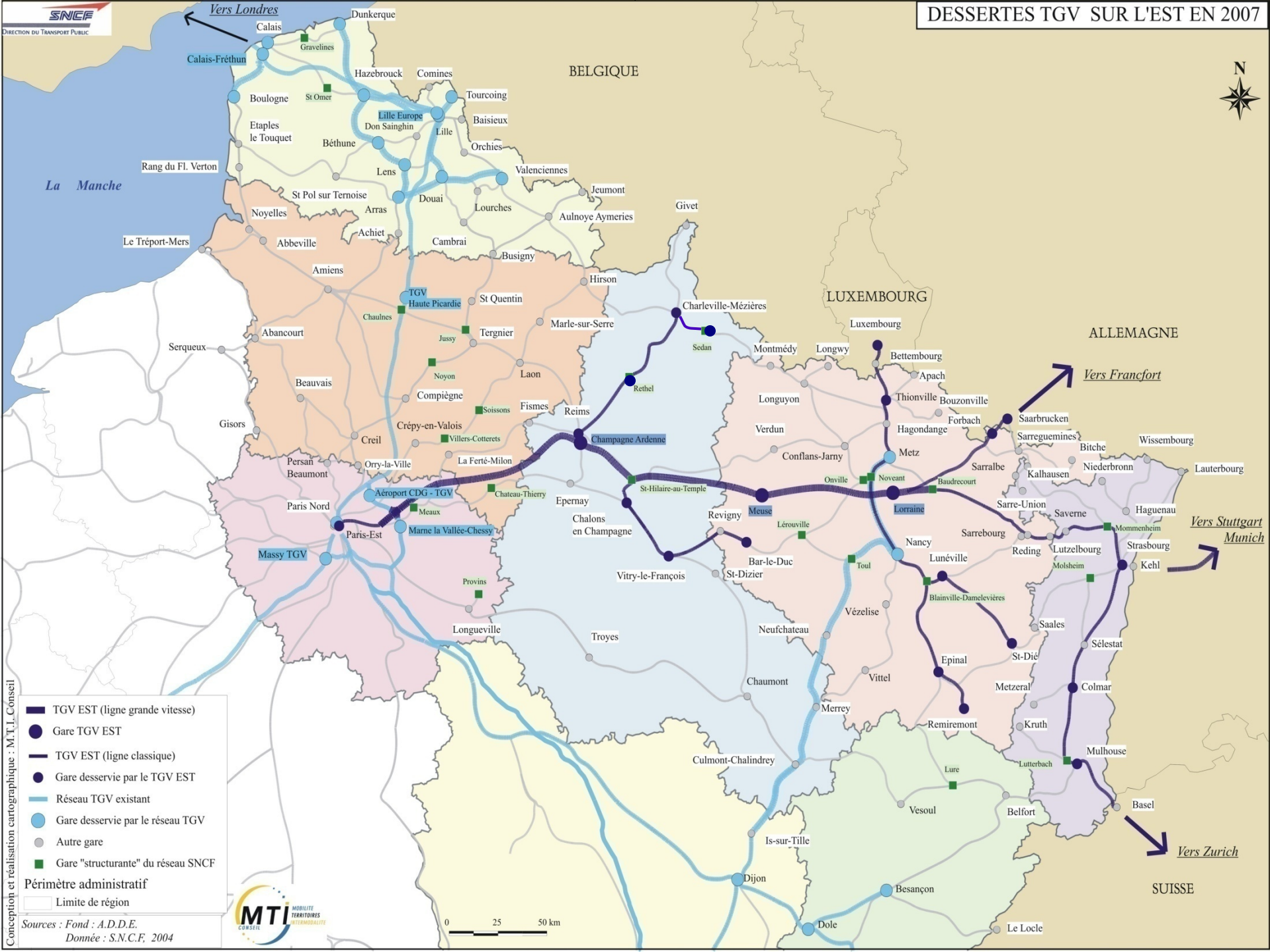
- de par son positionnement sur la ligne Paris-Strasbourg, la gare d'**Epernay** bénéficiait d'un « effet d'aubaine », et disposait donc d'une desserte « riche » et performante: 19 AR/jour *(1h06),*

- la ligne desservant **Reims** 12 AR/jour *(1h35),* puis les Ardennes (**Charleville-Mézières**, 7 AR/jour *(2h25),* était affluente à la ligne principale Paris-Nancy-Strasbourg/Metz, sur laquelle elle se greffait à Epernay. Au-delà de Reims, elle dessert Rethel, Charleville-Mézières, puis Sedan.

- **Saint Dizier**, situé plus loin vers l'Est, sur autre ligne affluente à l'artère Paris-Strasbourg, n'était relié à Paris que par 2 AR directs *(2h10),* les autres relations avec Paris étant assurées par correspondance à Vitry-le-François.

3 - La localisation, et la construction de la gare nouvelle de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) par rapport au réseau ferroviaire existant , et aux périmètres régionaux

DESSERTES TGV SUR L'EST EN 2007



-**La LGV** se branche sur la ligne classique à la hauteur de Vaires, à une vingtaine de kms de Paris; **elle passe à 7 km au Sud de l'agglomération rémoise, sur la commune de Bezannes.** Les Régions traversées, et d'autres collectivités locales, ont participé au financement de cette 1ère phase**.**

La gare de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) a été construite directement sur la LGV. La gare est située au Sud- Ouest de Reims, un peu avant le passage de la Ligne Nouvelle, située en tranchée, sous la ligne classique Epernay-Reims. La LGV est **reliée au réseau classique, via Reims, par construction d'un raccordement aboutissant sur la ligne Epernay-Reims**.

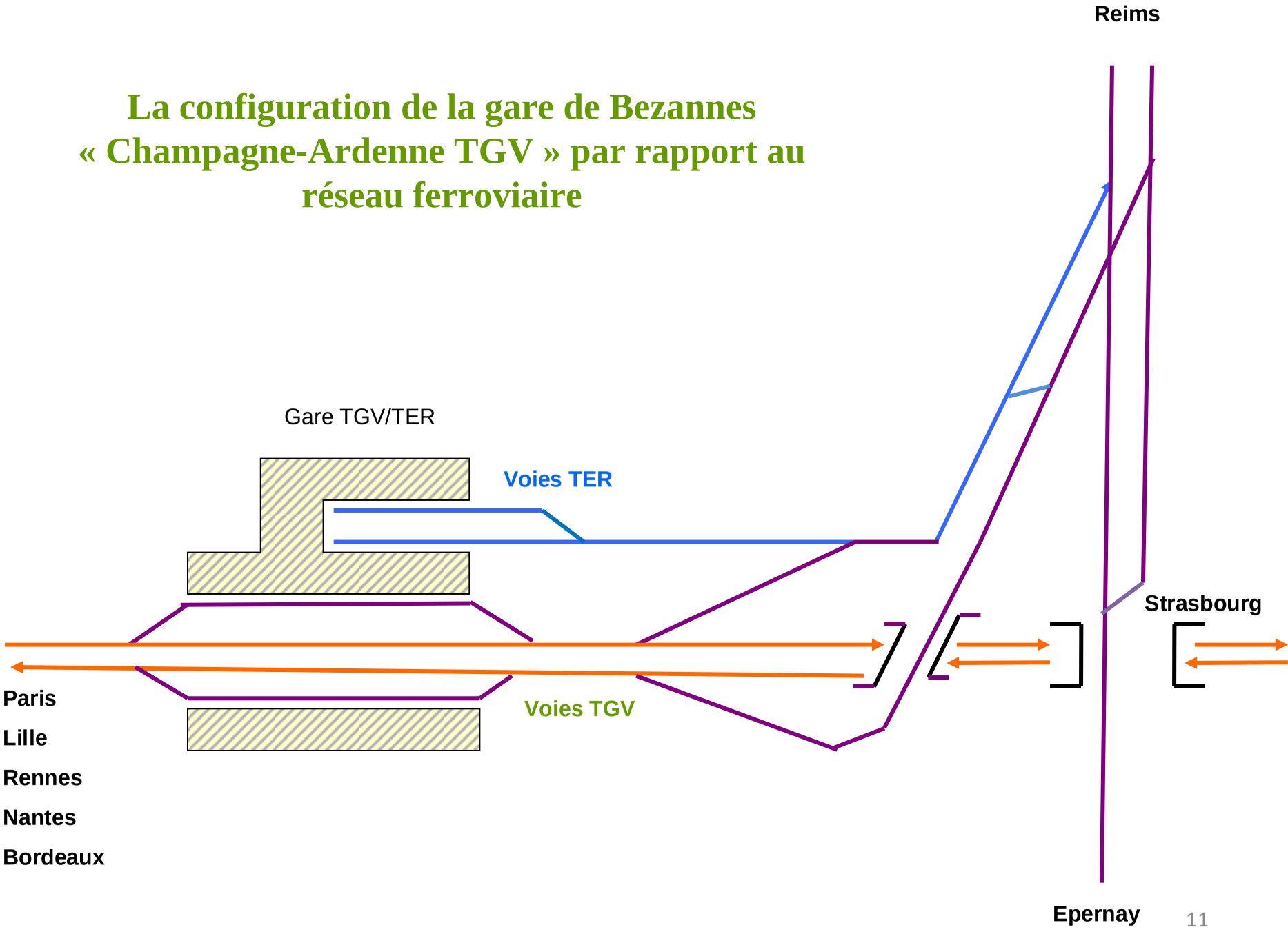
-Dans le cadre du CPER qui a rassemblé l'Etat, la Région, les Départements de la Marne et des Ardennes, la Ville de Reims, et celle de Charleville-Mézières, **ont été financés**, en complément du projet initial qui ne portait que sur la LGV, et sur les TGV proprement dits:

- **2 voies à quai supplémentaires en gare de Bezannes pour les TER** ,
- **la mise à 2 voies du raccordement en direction de Reims,**
- **2 voies supplémentaires** *(passage, stationnement)* **en gare de Reims**.

Plus à l'Est, à une quarantaine de kilomètres, **un autre raccordement permet aux TGV de rejoindre également le réseau classique**, pour desservir ainsi, sur l'ancienne ligne Paris-Strasbourg, les gares de **Châlons -en -Ch.**, **Vitry-le- François** et peu après, en Lorraine, **Bar-le-Duc**,

Plus loin encore, **en Lorraine, la LGV allant vers Strasbourg passe à égale distance entre les villes de Nancy et de Metz**. **La gare Lorraine TGV** , sur la commune de **Louvigny**, est située sur le plateau, quelques kilomètres après la traversée de la Vallée de la Moselle où circule la desserte TER cadencée Métrolor (Thionville- Metz-Nancy). Cette gare **n'est donc pas reliée au réseau classique.**

La configuration de la gare de Bezannes « Champagne-Ardenne TGV » par rapport au réseau ferroviaire



4 - Les modalités de définition de la nouvelle offre de transport

- **Une large concertation a été organisée par la région 2004/2005 pour ces dessertes, reprise au niveau national par M. Claude Liebermann (Ponts et chaussées).**

4-1 <u>Pour la desserte « nationale » du territoire champardennais, la SNCF avait prévu</u>:

-sur **Paris-Reims:** (8 AR/jour), dont 2 AR/jour continuant sur **Charleville-Mézières (DUP)** (1)

-sur **Paris-Châlons-en Champagne- Vitry-le François- Bar le Duc (DUP):** 2 AR/jour.

- La Région a obtenu, à l'issue de cette concertation:

-à titre définitif **l'arrêt à Bezannes** des 2 AR TGV /jour Paris-Châlons- en Ch. -Bar-le- Duc.

-à titre expérimental, et pour une période de 2 ans**, l'arrêt à Rethel** (Ardennes) d'1 AR TGV, et **son prolongement jusqu'à Sedan**.

(1) Un 3ème AR/jour sera prolongé jusqu'à Charleville -Mézières à partir de décembre 2009

4-2 <u>Pour la définition des dessertes TER</u>, la Région a:

-confié à un cabinet une étude sur l'organisation des transports régionaux,

- parallèlement organisé, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports régionaux, une large concertation avec les collectivités locales et les représentants des usagers, pour recueillir leur avis, leur demandes, et leurs préconisations.

-**des enquêtes ont été, simultanément, effectuées par la SNCF dans tous les trains nationaux desservant l**a **Région** (Lignes Paris-Strasbourg, et Epernay-Reims-Charleville-Mézières), qui allaient être supprimés lors de la mise en service du TGV, pour connaître de façon précise les différents types de déplacements qu'ils assuraient .

-enfin lorsque, à l'Automne 2005, le Plan de Transport TER devant s'appliquer à l'horizon TGV (Juin 2007) a été défini , **les travaux ont été amorcés avec la SNCF et l'Etat pour définir, en application de l'Article 127 de la Loi SRU, le financement par l'Etat des dessertes TER de remplacement** des trains nationaux qui allaient être supprimés .

5 - La consistance du plan de transport de Juin 2007

5-1 Les principes de construction des dessertes TGV:

-**Les TGV « radiaux »** (de ou vers Paris: 8 AR/jour) allant vers Reims, voire les Ardennes, desservent la gare centrale de Reims, sans arrêt à Bezannes

-**Les TGV « Province-Province »** (contournant Paris), soit :

3 AR Lille-Strasbourg, desservant Roissy CDG, et la gare Lorraine (1),

1 AR Rennes-Strasbourg,

2 AR Nantes-Strasbourg , desservant Massy -TGV, Marne la Vallée-TGV, et la gare Lorraine(1)

3 AR Bordeaux-Strasbourg ,

desservent la gare de Champagne-Ardenne TGV, sans passer à Reims.

(1) située à mi-distance entre Nancy et Metz, et non reliée au réseau classique

-Les autres TGV « radiaux »: Paris-Nancy, Paris-Metz, Paris-Strasbourg, ne s'arrêtent pas en Champagne-Ardenne. Ils traversent la gare de Bezannes à pleine vitesse. *Les seuls « radiaux »* à *s'y arrêter, par exception à ce principe, étaient jusqu'à présent les 2 AR TGV Paris-Châlons-en -Ch.-Vitry-Bar- le- Duc. Mais depuis Décembre 2008, 1 AR TGV Paris-Metz-Luxembourg s'y arrête aussi, à titre expérimental.*

-**Chaque TGV desservant Bezannes doit bénéficier d'une navette TER** y amenant les voyageurs, puis ramenant ceux qui en descendent.

5-2 La diminution des temps de parcours avant/après

Paris-Reims: temps de parcours réduit de 52% : 1h35 > 0h45

Paris-Ardennes: réduction de 35 à 27% *(mais seulement sur les 2 AR TGV)* et de 21 à 16% sur les relations assurées par correspondance TGV/TER

Paris-Châlons-en Champagne-Vitry –le François (et St Dizier): *réduction de 21 à 16% avec les 2 AR TGV et leurs correspondances TER*

5-3 Les objectifs du plan de transport TER:

-continuer à assurer les déplacements régionaux (domicile-travail/études, voyages occasionnels) et à **suivre l'évolution des besoins des usagers,**

-contribuer à diffuser l'effet TGV à partir des gares de correspondance desservies par celui-ci: Champagne-Ardenne -TGV, Reims, Charleville-Mézières, Châlons en- Champagne, Vitry-le-François.

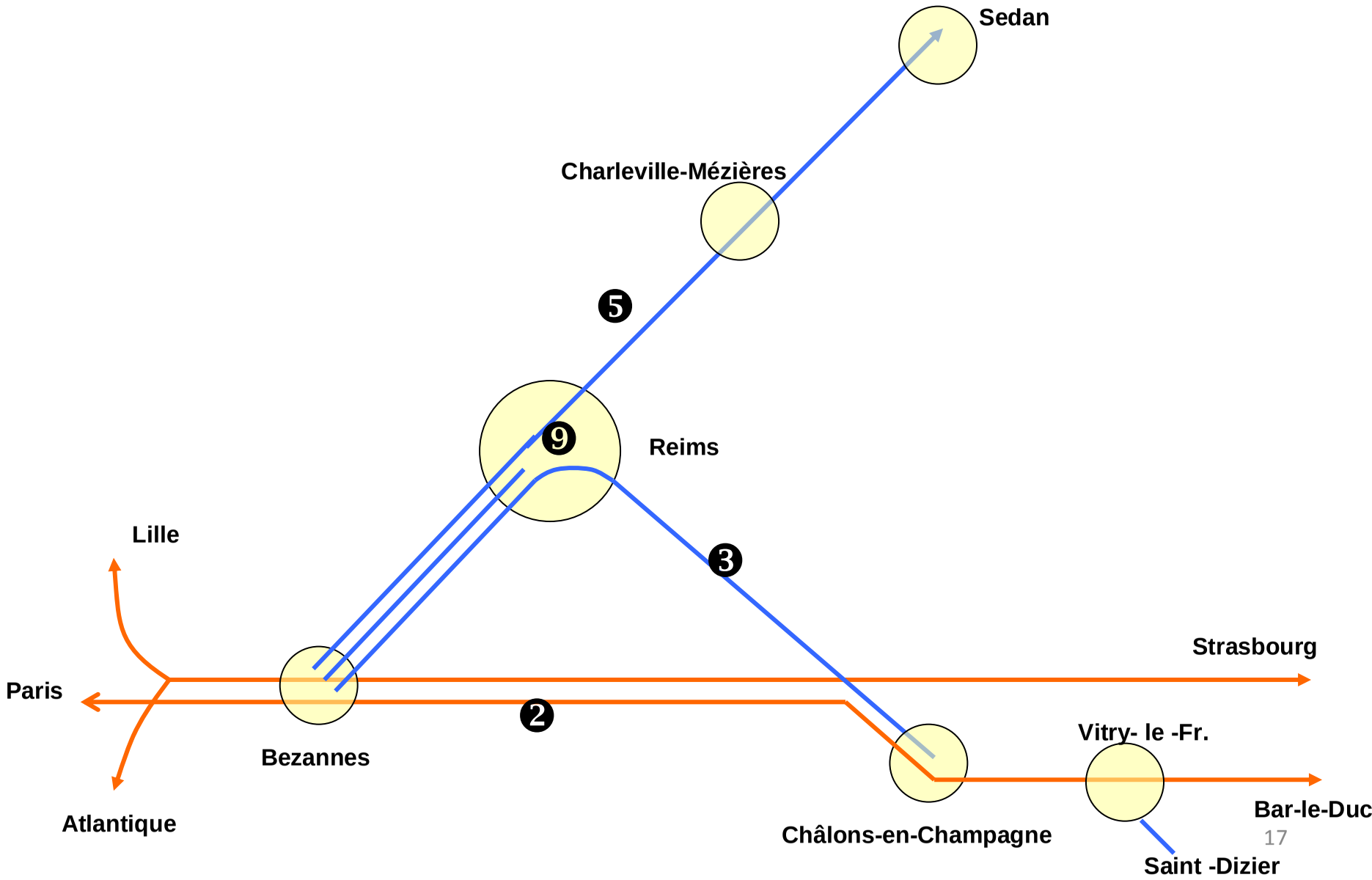
-**remplacer les trains nationaux qui assuraient aussi des missions régionales et/ou interrégionales de proximité** (cf. Art. 127 de la Loi SRU).

Au total, l'offre TER en Champagne-Ardenne a vu son périmètre augmenter de presque 50%, les 2/3 de cet accroissement correspondant à des « trains de remplacement », en principe éligibles à l'Article 127.

5-4 Ces plans de transport TGV et TER ont été pris en compte dans le SRIT adopté en décembre 2007.

Représentation schématique des liaisons TER en correspondance en gare de Bezannes (Champagne-Ardenne TGV) .

(Les autres liaisons TER existant sur ces relations impliquent un changement à Reims)



6 - L'appréciation des premiers résultats, et les pistes d'amélioration

<u>En ce qui concerne les dessertes TGV</u>

- **sur la desserte des Ardennes:** passage de 7 à 2 liaisons directes/jour avec Paris: gain de temps (mais avec un accroissement des relations par correspondance TGV/TER), obligation de réserver, nécessaire modification des comportements, aspects tarifaires, …
- **Sur la ligne classique Paris-Strasbourg [Epernay, Châlons-Vitry (St Dizier) / Bar le Duc],** la mise en place de la desserte cadencée « TER Vallée de la Marne » a permis, complémentairement aux 2 AR TGV crées, le maintien d'un nombre satisfaisant de relations directes pour les villes concernées. La transition a été nettement plus facile.

  - La Région a par ailleurs lancé **un Observatoire régional des impacts sociaux économiques du TGV Est européen.**

<u>En ce qui concerne les dessertes TER</u>:

<u>Une enquête a été faite en gare de Champagne-Ardenne-TGV , et dans les navettes Reims-Bezannes, en juin 2008</u>. Elle a montré:

-en ce qui concerne **<u>la ville d'origine</u>** des usagers interrogés:

-que 80% des voyageurs venaient de l'aire urbaine de Reims, dont l'essentiel (63%) de Reims,

-que 4,3% provenaient de l'aire urbaine de Châlons –en- Champagne,

-que 4,1% provenaient de celle de Charleville-Mézières,

-et 3,2% de celle d'Epernay.

-en ce qui concerne **<u>leur mode de rabattement</u>:**

-que 41% des voyageurs s'étaient fait déposer en voiture (dépose-minute),

-que 30,5% étaient venus en TER,

-que 11,9% étaient venus en voiture personnelle (garage au parking).

-que pour les courts séjours (3 jours maxi) le rabattement par TER était privilégié par 30% des voyageurs.

-**<u>parmi les utilisateurs du TER</u>**,

- 41% mettent en avant les horaires adaptés, et les bons temps de trajets,
- 31,9% leur proximité d'une gare TER,
- 91% apprécient la commodité des correspondances TER/TGV,
- 82% apprécient la ponctualité des dessertes TER correspondantes
- la part des voyageurs occasionnels sur les parcours TER Reims-Bezannes atteint 96%.
- mais seulement 62% estiment raisonnable le prix du billet TER/TGV.

-**<u>parmi les non- utilisateurs du TER,</u>**

27,8% évoquent la méconnaissance de cette offre.

Par ailleurs, une analyse des ventes TER montre que, depuis juin 2007:

-dans un trafic régional en progression dans ses différentes composantes,

la part des billets (déplacements occasionnels, a priori sur des trajets longue distance: TER+TGV) **a augmenté.** Elle est passée, en seulement un an, de 42,2 à 47% des trajets effectués.

-**l'augmentation des recettes TER a été supérieure de 5% aux prévisions**.

Enfin, une analyse qualitative des dessertes TER montre:

-que certaines de celles aboutissant à Bezannes sont encore à améliorer:

-temps de parcours de bout en bout à réduire,

-nombre de correspondances en cours de route à diminuer .

-que les relations Champagne-Lorraine, via Epernay et Châlons, se sont très fortement détériorées. *(cf. : résultat des négociations Article 127): Or les TGV radiaux vers Nancy et Metz ne s'arrêtant pas à Bezannes…*

Mais par ailleurs des demandes nouvelles apparaissent ,et le contexte lui-même évolue:

-l**a création de nouvelles haltes à caractère périurbain sur la ligne Epernay-Reims** (Franchet d'Esperey,…) est en cours ,

- **des demandes d'arrêt des navettes TER Reims –Bezannes** dans les haltes existantes ou prévues sur le parcours en tronc commun avec la ligne Epernay-Reims commencent à apparaître,

-**d'autres demandes visant par ailleurs à positionner ces navettes pour les horaires domicile-travail sur la zone** –et non sur les TGV s'arrêtant à Champagne-Ardenne TGV!- se manifestent également,

-actuellement, le site de Bezannes est desservi également par une ligne de bus (la ligne K). **L'extension jusqu'à cette gare de la ligne de tramway de Reims (actuellement en construction) est prévue à l'horizon 2011.** Une clarification et une articulation des missions respectives de ces offres de transport sera donc sans doute à organiser avec les AO concernées,

-**la Centrale de mobilité** qui va être lancée prochainement (système d'information multimodale) facilitera la complémentarité des différents modes de transport public,

-**des projets d'activités**, notamment d'équipements universitaires, sur le secteur de Bezannes, **sont en cours d'élaboration**. Les systèmes de transport seront à positionner en conséquence,

-**Enfin des banques sont d'ores et déjà implantées sur le site**. Elles jouent notamment le rôle de promoteurs des terrains….

7 - Quelques préconisations

Anticiper au maximum: le présent séminaire en est l'heureuse concrétisation!

Dans toute la mesure du possible, pour bien irriguer le territoire, il est souhaitable que les voyageurs puissent passer facilement du TGV au TER.

Pour autant, il y a lieu de réfléchir à ce qu'on attend:

-TGV *passant également en centre -ville, à Montauban-ville -Bourbon?*

*-**TER** allant sur les voies de la future Halte- TGV de Montauban (comme à Bezannes) ?*

*-**ou simple juxtaposition des voies et des quais**, les voies TGV et TER restant séparées les unes des autres, comme à Valence-TGV ?*

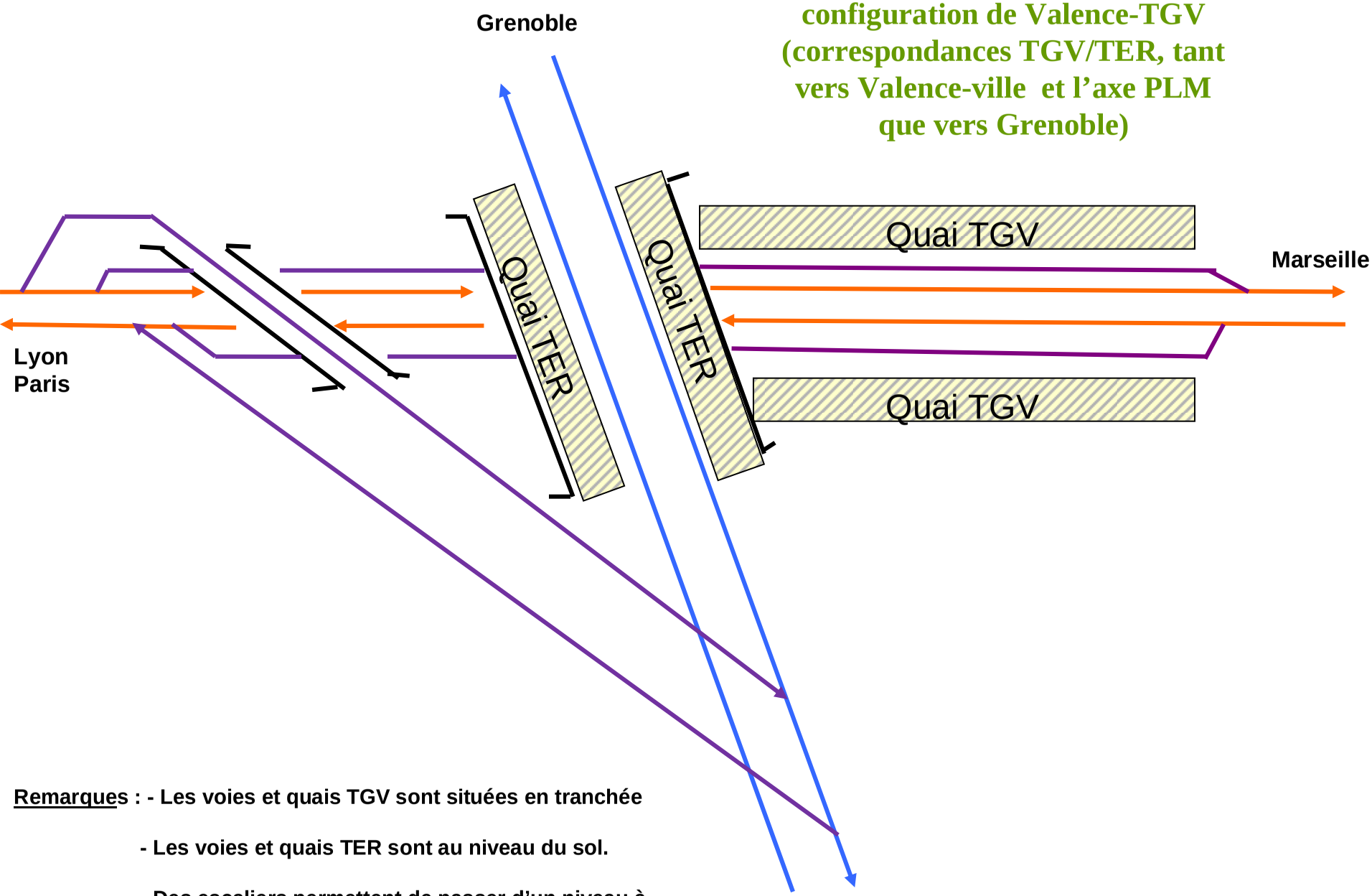
Il y a donc lieu de bien prendre en compte, pour les connexions TGV/TER, et les dessertes de « rabattement/diffusion » fines qui y sont liées, **le positionnement effectif de la gare nouvelle sur la LGV par rapport au réseau classique.**

(cf. Les contre-exemples : la « gare des betteraves » en Picardie, située quelques kilomètres au Nord de son croisement avec la ligne Amiens-Saint Quentin, la gare Lorraine,… cf. étude FNAUT)

Bien approfondir la configuration ferroviaire envisagée par rapport au réseau classique: l'examen comparatif des gares de Champagne-Ardenne - TGV *(Schéma de la page 10)* et de Valence-TGV *(Schéma de la page 26)* est à cet égard très instructif. *Se pose en effet là toute la question des directions accessibles par TER depuis la gare TGV.*

Le cadencement des TER peut faciliter la question des correspondances

Schéma sommaire de la configuration de Valence-TGV (correspondances TGV/TER, tant vers Valence-ville et l'axe PLM que vers Grenoble)



Remarques : - Les voies et quais TGV sont situées en tranchée

- Les voies et quais TER sont au niveau du sol.

- Des escaliers permettent de passer d'un niveau à l'autre.

Les synthèses : Les stratégies territoriales d'intégration

INTEGRATION DES DESSERTES TGV / LGV DANS LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL

- Quelques exemples de stratégies territoriales d'intégration -

a. ***Le projet ferroviaire***

b. ***La carte de l'intermodalité***

c. ***La restructuration urbaine***

d. ***La carte de la compétitivité et du développement économique***

e. ***L'ouverture au monde et à l'international***

NB : Une même collectivité peut bien sûr cumuler ou combiner plusieurs de ces approches au sein d'un même projet à condition de trouver chaque fois les bonnes articulations entre ces approches

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

a. Le projet ferroviaire

- Dans cette approche, l'extension de liaisons ferroviaires à grande vitesse apparaît principalement comme un levier pour mener à bien un projet territorial (départemental ou régional) de **rationalisation et de modernisation du réseau ferroviaire**

- Seront privilégiées ou particulièrement valorisées, les configurations de tracé, d'implantation de gares TG ou de modes d'exploitation qui permettent de **dynamiser le trafic sur l'ensemble du réseau ferroviaire local ou régional** :

  Ex. Accessibilité aux rames TGV pour de courtes distances

  Ex. Multiplication des possibilités d'interconnexion TGV / TER

  Ex. Dégagement de créneaux sur les lignes classiques pour le fret ferroviaire

- Cette approche est particulièrement visible dans les régions qui affirment leur ambition d'un **report modal croissant de la route vers le rail**, tant en ce qui concerne le transport de personnes que le transport de marchandises, et dans lesquelles il existe un programme ou un schéma dédié à la modernisation des transports ferroviaires (ex. Plan ferroviaire breton, Plan Rail de Midi-Pyrénées…)

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

b. La carte de l'intermodalité

- Les gares TGV sont conçues principalement comme des **pôles d'échange** pouvant jouer parfois le rôle de « hub » (plateforme de répartition des flux) à l'égard des différents réseaux de transport et de services liés au transport

- Dans cette approche, **l'aménagement des inter-connexions** de tout nature (Rail / Route, Trains – Location de voiture, Coordination des horaires TGV-TER, trains et bus…), harmonisation et simplification tarifaires, etc… est particulièrement travaillé

- La desserte des plateformes aéroportuaires renforce parfois le caractère intermodal du projet, soit directement (haltes TGV sur site aéroportuaire), soit indirectement (liaison régulière entre gare TGV et aéroports)

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

c. La carte de la restructuration urbaine

- Les gares TGV sont des points d'appui ou stimulants d'une **dynamique de transformation urbaine qui préexiste** sans avoir pu s'affirmer complètement jusqu'à présent
- Les projets de rénovation des **centres-villes**, les programmes de requalification de quartiers « intra-muros » trouvent avec le réaménagement des gares centrales, un point d'appui déterminant au plan de l'attractivité immobilière et commerciale, de l'animation sociale et culturelle des espaces publics

- Le besoin de transformation peut concerner la **périphérie des villes** :

- création de nouveaux quartiers, amélioration du zonage entre espaces constructibles et non constructibles,
- aménagement ou développement de pôles d'activité, reconversion de friches industrielles, amélioration des dessertes transport en commun…

La création d'une gare TGV périphérique représente dans ce cas une opportunité :

- par les éléments techniques et les ressources qu'elle apporte en elle-même,
- par l'élan ou le changement d'échelle qu'elle peut conférer à un projet initialement limité à une dimension locale

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

d. La carte de la compétitivité et du développement économique

- La desserte par la grande vitesse et l'aménagement d'une gare TGV sont l'élément de construction d'un **projet de développement économique** : création de pôles d'activité industriels, commerciaux ou tertiaires, renforcement d'activités existantes, politiques territoriales de filières, de « clusters » ou de pôles de compétitivité
- Pour des projets de ce type, un **volet TGV confère plusieurs avantages** :
  - développement des capacités relationnelles des entreprises déjà en place
  - attractivité de l'offre foncière et immobilière pour les candidats à l'implantation (le label TGV vient compléter le Très Haut Débit ou la Très Haute Qualité Environnementale…)
  - possibilité de développer ou de renforcer les échanges avec d'autres pôles sectoriels, également desservis en grande vitesse ou bien interconnectés

  En retour, la présence d'activités dynamiques et innovantes à proximité de la gare TGV garantit à l'exploitant ferroviaire et à ses partenaires une part de son objectif de fréquentation

- **Les territoires qui ont fortement investi** dans des stratégies sectorielles de développement économique en soutenant la création ou le renforcement de filières, ou en s'engageant dans la création de pôles de compétitivité, intègrent volontiers l'infrastructure TGV / LGV sous cet angle (ex. Région Rhône Alpes)

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

e. L'ouverture au monde et à l'international

- Les territoires candidats à une desserte TGV /LGV valorisent particulièrement l'effet de **« mise en relation » avec une sphère géographique élargie** : autres régions de France
- Parce qu'elle permet de se brancher sur un **réseau national et international de liaisons rapides**, la desserte TGV est perçue comme une clé d'accès à de nouveaux marchés, de nouvelles clientèles ou plus généralement à de nouveaux territoires d'échange et de coopération

- L'effet de « mise en relation » est particulièrement prometteur lorsque
  - les temps de parcours avec des métropoles de taille européenne (1 000 000 d'hab.) sont significativement réduits
  - certaines rames TGV proviennent directement de pays étrangers
  - la ligne à grande vitesse dessert des sites aéroportuaires

- Les territoires (villes, agglomérations ou pays, départements et régions) qui ont une **ambition de pôle d'affaires, de rayonnement culturel ou scientifique, de lieux de rencontre, d'expositions, de congrès**, etc., accordent une place importante à l'effet de mise en relation et à son amplification. Les activités liées au tourisme et à la valorisation des patrimoines territoriaux sont bien sûr sensibles à cet aspect

la ville demain Malbosc 30140 Mialet tel.04 66 85 00 82 info@lavilledemain.com

Les synthèses : Les impacts d'une desserte LGV

POLES D'ECHANGE MULTIMODAUX ET DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE :

Quelques enseignements et repères fournis par l'observation de la mise en œuvre de projets récents

IMPACTS ECONOMIQUE, SOCIAL ET CULTUREL DU TGV ✵

L'arrivée de la grande vitesse dans un territoire n'est pas à elle seule gage de développement économique. En reliant des territoires éloignés à des métropoles économiques, le TGV peut tout aussi bien,

- permettre à ces territoires de profiter d'échanges facilités et de développer leurs activités économiques et culturelles,
- plutôt que de les transformer en « zones dortoirs »,
- ou de les cantonner à des arrêts en pleine nature sans dynamique territoriale

✵ Les éléments contenus dans cette présentation résumée s'inspirent, pour une large part, des travaux de l'association « Villes et régions européennes de la grande vitesse »

www.eurocites-regions-tgv.org

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

IMPACTS ECONOMIQUE, SOCIAL ET CULTUREL DU TGV

1. **Conditions d'une bonne préparation de l'arrivée du TGV**
   - L'anticipation
   - La coopération entre acteurs locaux
   - La valorisation du territoire
2. **Types d'impact**
   - Impact sur la vie économique
   - Effets sociaux et culturels
3. **Conception de la gare et de la zone d'implantation**
   - Dépasser une vision purement technique
   - Gare centrale ou gare périurbaine ?
   - L'intermodalité
   - L'aménagement et l'organisation des espaces environnants
4. **L'articulation TGV-TER**
   - La réciprocité TGV-TER
   - Les correspondances
   - L'amélioration de l'offre TER
   - Prolongements TGV sur les lignes classiques
   - La formule TER-GV

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

1. CONDITIONS D'UNE BONNE PREPARATION DE L'ARRIVEE DU TGV

- ***L'anticipation :***

  Les villes pour lesquelles le TGV paraît produire le plus d'effets positifs, ont préparé son entrée des années à l'avance

  ex. Chambéry : création de zones d'aménagement durables autour de la future gare TGV dès 1995

  ex. Lille : création d'un nouveau quartier d'affaires antérieur à l'arrivée du TGV

- ***La coopération entre acteurs locaux :***

  - Permet de constituer un espace de projets, de mobiliser un ensemble de ressources et de compétences au service d'intérêts communs
  - Prépare des échanges économiques, culturels, universitaires, etc. plus poussés après l'arrivée de la ligne LGV
  - Les accords entre collectivités territoriales notamment, permettent de peser davantage dans les négociations avec les grands opérateurs (ferroviaires, routiers et autoroutiers, aéroportuaires…)

    ex. Les collectivités du Grand Est ont travaillé en synergie pour les choix de desserte de la ligne. Nancy et Metz ont obtenu une gare urbaine propre et une troisième gare située à mi-chemin des deux villes servant de point de connexion avec le réseau ferroviaire régional et en particulier le « sillon lorrain » nord-sud.

- ***La valorisation du territoire :***

  Pour se développer, un territoire doit promouvoir les différences qui font sa force et se construire une image positive. Conserver l'identité et les atouts propres à chaque ville ou collectivité, est l'un des moyens les plus sûrs pour parvenir à tirer le meilleur parti des effets du TGV.

  ex. Strasbourg a associé ses fonctions de ville européenne, de pôle d'enseignement supérieur et de recherche et de lieu de création culturelle

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

2. TYPES D'IMPACT

- ***Impact sur la vie économique :***

  Bien intégrée au territoire, une desserte LGV encourage le développement du secteur tertiaire, soit par l'arrivée de nouvelles entreprises, soit par le développement d'entreprises déjà présentes.

  Rechercher en priorité à consolider le tissu économique du territoire nouvellement servi par la LGV, peut se justifier doublement : il s'agit, d'une part de favoriser un juste retour sur investissement pour tous les acteurs économiques qui auront contribué, notamment par la fiscalité, au financement d'infrastructures nouvelles, et d'autre part d'éviter qu'un accroissement de la pression foncière ne les pénalise et les conduisent, dans certains cas, à se délocaliser

- ***Effets sociaux et culturels :***

  En favorisant le développement d'activités tertiaires, l'accès à des liaisons à grande vitesse peut entraîner une modification de la sociologie du territoire et de la structure du marché de l'emploi.

  Certaines collectivités prennent les devants en s'efforçant de définir et de s'investir sur des axes porteurs aux plans social et culturel : enseignement supérieur, recherche, formation continue, enrichissement de l'offre culturelle, rénovation du patrimoine architectural, équipements sportifs, loisirs, cadre de vie…

  Exemple : les villes de Lille, Lyon et Strasbourg ont particulièrement travaillé ces dimensions

3. CONCEPTION DE LA GARE ET DE LA ZONE D'IMPLANTATION

- ***Dépasser une vision purement technique :***

  Lieu de passage, lieu de rencontres, point d'accès à des services, la gare ne peut plus être seulement un accès au ferroviaire. L'ensemble des opérateurs et des parties déjà impliqués dans la gestion et la valorisation de nouvelles gares LGV tendent de plus en plus à reconnaître que les gares LGV doivent être conçues pour s'intégrer dans une vision globale d'aménagement et d'urbanisme

- ***Gare centrale ou gare périurbaine ?***

  Différents exemples tendent à montrer que les deux choix sont pertinents selon la topographie des lieux et surtout selon les choix d'aménagement qui sont effectués en parallèle

  - L'option Ville-centre avec rénovation de la « gare historique » privilégie la rénovation d'un tissu urbain resserré et la recherche d'effets dynamisants sur les services de proximité

    Exemples : Chambéry, Le Mans (déjà réalisées), Saint Brieuc, Poitiers (en préparation)

  - L'option construction d'une gare nouvelle extérieure au centre ou extérieure à la ville, répond davantage à une préoccupation de développement maîtrisé de l'ensemble d'une aire urbaine : recherche d'une répartition équilibrée de l'espace entre différentes activités, création de zones d'activités, réhabilitation de friches, redéploiement des infrastructures et services de transport autour d'une agglomération

    Exemples : Aix en Provence, Valence (déjà réalisés), Reims-Bezannes (en cours) de développement), Besançon (en préparation)

  On notera que, quelle que soit l'option retenue, la desserte LGV s'accompagne d'un renforcement de l'offre foncière et immobilière pour des activités à dominante tertiaire

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

3. CONCEPTION DE LA GARE ET DE LA ZONE D'IMPLANTATION (suite)

- ***L'intermodalité :***

  Le passage d'un mode de déplacement à l'autre s'inscrit depuis longtemps dans les objectifs auxquels doit répondre une gare, un port ou un aéroport (même s'il n'est pas toujours assuré de manière satisfaisante).

  L'accès aux liaisons à grande vitesse renforce les attentes en matière d'intermodalité :

  - connexion au réseau ferré régional
  - desserte par les transports publics urbains
  - connexions « train / auto » (stationnement, location de voitures…)
  - gare routière
  - harmonisations horaires et tarifaires intermodales
  - dessertes et facilités offertes pour les circulations douces (vélo, transport collectif à la demande)
  - liaisons directes avec des aéroports
  -
  -

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

3. CONCEPTION DE LA GARE ET DE LA ZONE D'IMPLANTATION (suite)

- ***L'aménagement et l'organisation des espaces environnants***

En gare centrale :

- densification de l'offre tertiaire (bureaux, commerces, hôtels, centre de congrès) dans un secteur urbain rénové
- engagement intermodal fort : la gare TGV sert de « hub » aux transports en commun de l'agglomération)
  ex. Strasbourg, Rennes, Le Mans

En gare extérieure :

- création de réserves foncières de grande capacité
- transformation d'anciennes friches industrielles ou ferroviaires; zone d'activité tertiaire
- recherche d'une certaine spécialisation économique (« vocation »)
- exigences HQE ou THQE en cours de généralisation au plan de l'aménagement et des constructions
- accent mis sur la connexion TGV-TER
  ex. Valence-Rovaltain, Reims-Bezannes

4. L'ARTICULATION TGV - TER

- ***La réciprocité TGV – TER :***

  Le développement du TER donne davantage de force au TGV en le rendant plus facilement accessible.

  De même, l'arrivée de la grande vitesse stimule le plus souvent la demande et le développement d'une offre TER améliorée

- ***Les correspondances :***

  Assurer les correspondances en gare : l'articulation théoriquement plus simple…

  ex. Le développement du TGV Méditerranée a imposé à la SNCF de revoir plus de 10 000 liaisons avec et entre trains régionaux

- ***L'amélioration de l'Offre TER :***

  Elle peut porter sur :

  - la remise à niveau des voies ferroviaires classiques
  - l'aménagement des gares et des accès aux gares
  - le renouvellement du matériel roulant
  - le réaménagement des horaires et des correspondances
  - les facilités tarifaires offertes aux usagers (abonnement, simplification…)
  - le cadencement des trains
  - le développement des différentes formes d'intermodalité
  - la concertation avec les usagers dans le cadre de Comités de Ligne

La Ville demain, Market Story, Mars 2009

4. L'ARTICULATION TGV – TER (suite)

- ***Prolongements TGV sur lignes classiques :***

  Faire rouler des rames TGV sur le réseau préexistant au-delà des limites des LGV

  Formule déjà utilisée pour les liaisons nationales encore partiellement équipées
  (ex. Paris-Bordeaux-Toulouse, au-delà de Tours)

  Utilisée par plusieurs régions (Lorraine, Champagne – Ardenne, Bretagne…) pour relier les villes moyennes aux axes LGV nationaux et internationaux

- ***La formule TER - GV :***
  - Il s'agit de faire rouler sur le réseau à grande vitesse des trains dédiés aux liaisons régionales
  - Formuler expérimentée en région Nord Pas de Calais
  - Objectif : abaisser les temps de parcours entre les principaux pôles urbaines d'une même région
  - Contrainte : disponibilité de sillons horaires sur le réseau LGV

Les synthèses : Le traitement des zones environnantes

TRAITEMENT DES ESPACES ENVIRONNANT LES GARES

- Quelques exemples -

Autour de gares centrales…	*Autour de gares périphériques…*
LE MANS (en service)	VALENCE TGV (en service)
ANGOULEME (en cours de transformation)	REIMS-BEZANNES (en service)
SAINT BRIEUX (en cours de transformation)	BESANCON-AUXON (en cours de construction)

La Ville Demain, Market Story, Avril 2009

Exemples autour de gares centrales…

LE MANS
Ville centre : 146 100 hab.
Agglo : 195 000 hab.

- Gare drainant un important trafic au point de jonction des liaisons Nantes – Paris et Rennes – Paris (11 000 voyageurs par jour)
- Le lien entre la gare ferroviaire et le centre-ville est assuré par un parvis multimodal (accès bus, tramway…) avec parking auto en souterrain
- Création en une quinzaine d'années (1990-2005) d'un quartier d'affaires offrant 70 000 m2 de bureaux accueillant aujourd'hui 75 entreprises et 2 500 salariés
- Orientation sectorielle : Assurances (GAN, MMA…), Informatique (CAP GEMINI, SESAM VITALE…) et tertiaire diversifié
- Construction de 1 500 logements dans un rayon de 500 mètres autour du complexe gare
- Des réserves foncières dans un périmètre urbain proche autorisent la construction future de 100 000 m2 de locaux professionnels
- Arguments« transport » : de nombreuses destinations clés à moins de 2h
  - Paris Montparnasse à 54'
  - Paris Orly à 1h30
  - Nantes et Rennes à 1h15
  - Roissy CDG à 1h45

La Ville Demain, Market Story, Avril 2009

ANGOULEME
Ville centre : 43 000 hab.
Agglo : 108 000 hab.

- La gare centrale raccordée à la LGV par des embranchements au Nord et au Sud de l'agglomération, se situe dans la partie « ville basse », à l'intérieur du boulevard urbain

- Sa transformation est une composante d'un programme « de reconquête de la ville sur elle-même » dont les objectifs ont été définis dans le cadre d'une démarche PADD / PLU

- La reconversion de friches urbaines, la recherche d'une densification en activités tertiaires et le développement d'un pôle de l'image « Magelis », sont quelques uns des chantiers qui concernent les quartiers proches de la gare centrale

- La ville d'Angoulême et la communauté d'agglomération du Grand Angoulême (COMAGA) sont fortement investis dans l'aide à la création et à l'implantation de PME.

  La qualité de vie pour les salariés et la réduction des distances en temps avec Poitiers, Bordeaux et Paris, sont mises en avant comme éléments attractifs

Exemples autour de gares centrales…

SAINT BRIEUC
Ville centre : 46 000 hab.
Agglo : 121 200 hab.

- La prolongation de la LGV Paris – Le Mans jusqu'à Rennes (mise en service prévue en 2013) va permettre à des rames TGV de relier Paris à St Brieuc en à peine plus de 2h

- Les élus locaux ont voulu se doter d'un schéma des déplacements au niveau de l'agglomération dont la gare centrale devient l'épicentre et qui comprend la création d'une liaison transport en commun en site propre entre gare et quartiers périphériques

- La transformation des quartiers de la gare comprend notamment :
  - la reconversion d'anciennes casernes
  - la création d'un centre d'affaires de 1 600 m2
  - la construction d'un hôtel 3 étoiles
  - la construction d'un ensemble de 54 logements
  - la construction d'un parking de 200 places

- Les permis de construire ont été déposés par les promoteurs fin 2008 / début 2009 (soit de l'ordre de 4 à 5 ans avant la mise en service des nouvelles dessertes TGV)

Exemples autour de gares périphériques…

VALENCE
Ville centre : 64 300 hab.
Agglo : 117 450 hab.

- Mise en service en 2002, la gare TGV de « Valence Rhône Alpes Sud » reçoit de 5 000 à 6 000 passagers par jour, soit un trafic annuel de près de 2 millions de voyageurs (contre 1 200 000 pour la première année d'exploitation)

- Implantée à 11 km au Nord-Est de Valence-Centre, la gare superpose un niveau TGV (35 arrêts quotidiens) et un niveau TER (32 arrêts quotidiens)

- La capacité des parkings (500 places à l'ouverture) a dû être ajustée à plusieurs reprises : de 500 à 1 000, puis récemment de 1 000 à 1 400 places

- Sur un périmètre délimité ZAC d'environ 160 ha,
  - 10 ha ont été réservé pour la zone et ses dépendances
  - 23 ha ont été aménagés et accueillent 62 entreprises (630 emplois)
  - 11 ha sont en cours d'aménagement et devraient accueillir une vingtaine d'entreprises (450 emplois prévus),

    soit un cumul en 2010 de 1 000 à 1 100 emplois sur 34 ha

- Le Syndicat Mixte Intercommunal « ROVALTAIN », chargé de l'aménagement et du développement de la ZAC pour le compte de 53 communes du nord de la Drôme, prévoit de lancer une troisième tranche de 45 ha après 2010

La Ville Demain, Market Story, Avril 2009

VALENCE (suite)
Ville centre : 64 300 hab.
Agglo : 117 450 hab.

Exemples autour de gares périphériques…

- L'ambition sectorielle est celle d'un parc technologique et scientifique orienté développement durable susceptible d'accueillir des entreprises et des projets liés à l'activité des pôles de compétitivité présents en Région Rhône Alpes.

  La création d'un centre de ressources « Innovation pour l'Environnement et l'Économie Durables » (INEED) et la préfiguration d'un pôle national de recherche et d'expertise en toxicologie environnementale, illustrent des avancées récentes dans cette direction

- La qualité du foncier et de l'immobilier, et l'accessibilité transport, attirent également des PME souhaitant regrouper, sur une même site, bureaux, laboratoires, ateliers de fabrication ou de production, etc.

- Arguments « transport » mis en avant :
  - Valence-Centre à 18' par TER
  - Plus rapide d'aller de valence TGV à Lyon Part-Dieu (30') que de traverser l'agglomération lyonnaise
  - Marseille à 1h
  - Paris à 2h12'
  - Amélioration de la liaison TER Valence-Grenoble à partir de 2010

Exemples autour de gares périphériques…

REIMS-BEZANNES
Ville centre : 187 200 hab.
Agglo : 215 600 hab.

- Située à 6 km du centre de Reims, la gare « Champagne-Ardenne TGV » est l'une des deux composantes du système à 2 gares adopté pour la desserte à grande vitesse de l'agglomération de Reims, l'actuelle gare centrale devant accueillir elle aussi des rames TGV
- La gare de Bezannes assure l'interconnexion entre la LGV Est et les liaisons TER avec les villes moyennes de la Marne et des départements voisins. Les prévisions de trafic portent sur 750 000 voyageurs par an pour les premières années d'exploitation
- La mise en service de la gare nouvelle a été précédée de la création d'un parc d'affaires de 172 ha autorisant la construction de 300 000 m2 de surface de bureaux avec un potentiel de 7 000 à 10 000 emplois
- Étaient déjà engagés ou réservés au moment de la mise en service de la nouvelle gare (Mai 2008), près de 100 000 m2 de bureaux affectés à des activités typiquement tertiaires (Banque, Promotion immobilière, Ingénierie…)
- Maîtrise d'ouvrage pour le parc d'affaires de Bezannes : Communauté d'agglomération de Reims Métropole et CCI Reims-Epernay
- La périphérie de Reims accueille également un projet de Cité de l'Habitat où doivent être représentés 70 corps de métier du bâtiment et de l'aménagement de la maison dans un ensemble de 18 000 m2 comprenant des espaces d'accueil, de démonstration et de vente ainsi qu'une pépinière d'entreprises (700 emplois prévus)
- Arguments « transport » mis en avant :
  - Reims centre par Tramway
  - Paris-Est à 45'
  - Roissy CDG à 30'

La Ville Demain, Market Story, Avril 2009

Exemples autour de gares périphériques…

BESANCON – AUXON
Ville centre : 118 000 hab.
Agglo : 136 000 hab.

- La gare nouvelle va être construite à 8 km au nord de la Ville centre
- Elle doit bénéficier de 30 arrêts par jour et offrira 15 destinations en direct
- Le trafic annuel est estimé à 1 100 000 voyageurs (flux quotidien variant entre 2 000 et 4 500 voyageurs)
- Certaines rames TGV desserviront la gare centrale actuelle grâce à une bretelle ferroviaire spécifique créée par RFF et permettant de faire circuler également des navettes urbaines
- Il est prévu d'aménager sur 25 ha un parc d'activités tertiaires avec un potentiel de 100 000 m2 de SHON, l'effort de prospection portant prioritairement sur des activités tertiaires de haute technologie. Les aspects paysagers et environnementaux sont particulièrement mis en avant
- Des complémentarités économiques et urbanistiques sont recherchées entre la création de ce parc et la restructuration de l'espace périurbain du nord de l'agglomération
- Arguments « transport » :
  - Strasbourg à 1h40
  - Lyon à 1h55
  - Paris à 2h05
  - Zurich à 2h10
  - Besançon Centre à 10'

ANNEXE 2 : DONNÉES LOCALES ET RÉGIONALES

À propos du territoire des Villes moyennes en périphérie de métropole.

Source : La Ville Demain - Market Story.

Une situation ambiguë : la proximité d'une grande métropole est à la fois un avantage et un inconvénient.

Le territoire limitrophe ou périphérique peut à la fois bénéficier du dynamisme économique, social et culturel de la métropole… Il peut aussi souffrir d'une sur -spécialisation des fonctions entre territoires qui lui est défavorable (ex. « communes dortoirs » à la périphérie avec les coûts sociaux, « communes actives » au centre avec les produits fiscaux).

La maîtrise de l'étalement urbain est un enjeu particulièrement important avec le risque permanent pour les territoires limitrophes d'en subir les principaux inconvénients : destruction d'espaces et de ressources naturelles, renchérissement du foncier, coûts et temps de transport pénalisants, faible densité des services aux habitants et aux entreprises…

Le maintien dans ces territoires d'unités urbaines suffisamment bien équipées et structurées pour concurrencer l'attractivité de l'agglomération principale, est reconnu comme un moyen efficace pour construire des « termes de l'échange » équilibrés et si possible « gagnant / gagnant » entre grande métropole et territoires limitrophes.

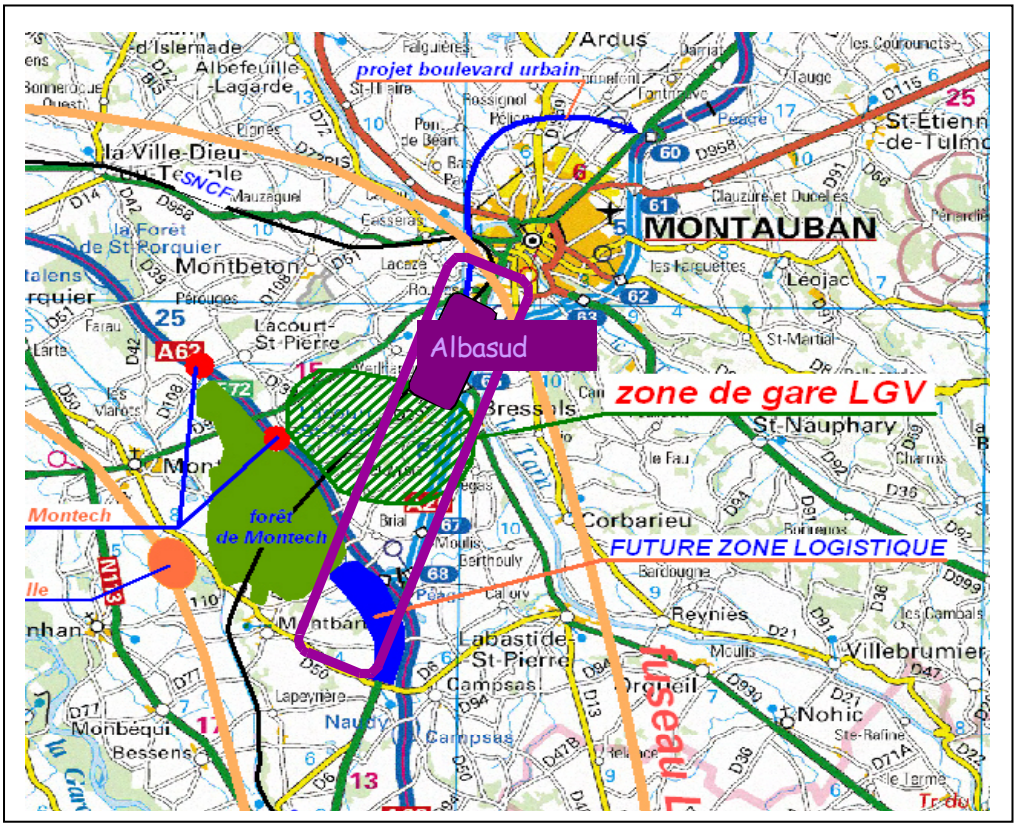
A l'horizon 2020, l'aire urbaine de Toulouse devrait accueillir 250 000 à 300 000 habitants supplémentaires (dont 50 000 à 60 000 habitants sur la couronne périurbaine). Les territoires limitrophes vont se trouver doublement sollicités :

- par l'apport direct de nouveaux habitants
- par l'accroissement des besoins du pôle urbain central

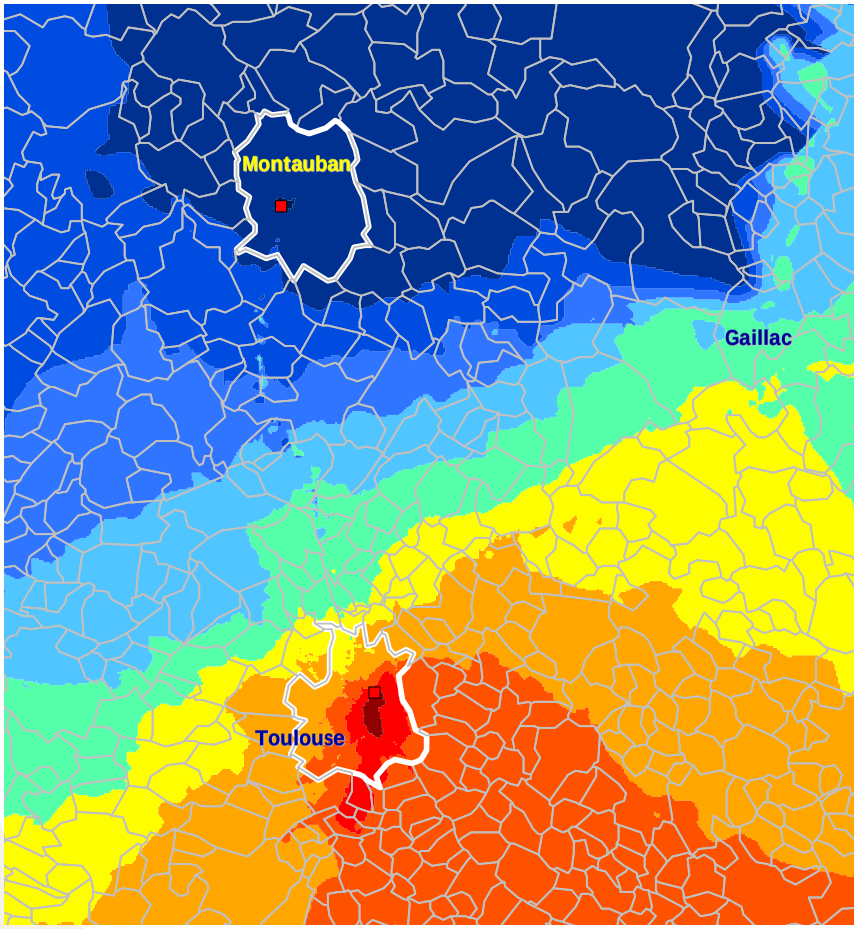
Ville moyenne	Agglomération attirante
Bourg en Bresse : 41 000 (101 000) [1]	LYON (1 349 000) [1]
Montauban : 52 000 (70 000) [1]	TOULOUSE (761 000) [1]
Saint Nazaire : 66 000 (137 000) [1]	NANTES (545 000) [1]
Voiron : 19 800	GRENOBLE (419 000) [1]
Beaune : 22 000	DIJON (237 000) [1]
Chalons en Champagne : 47 000 *	REIMS (216 000) [1]

Annexe 2.1 : Une zone de chalandise à l'étude

Localisation de la gare nouvelle selon les conclusions du débat public (source DDE 82)



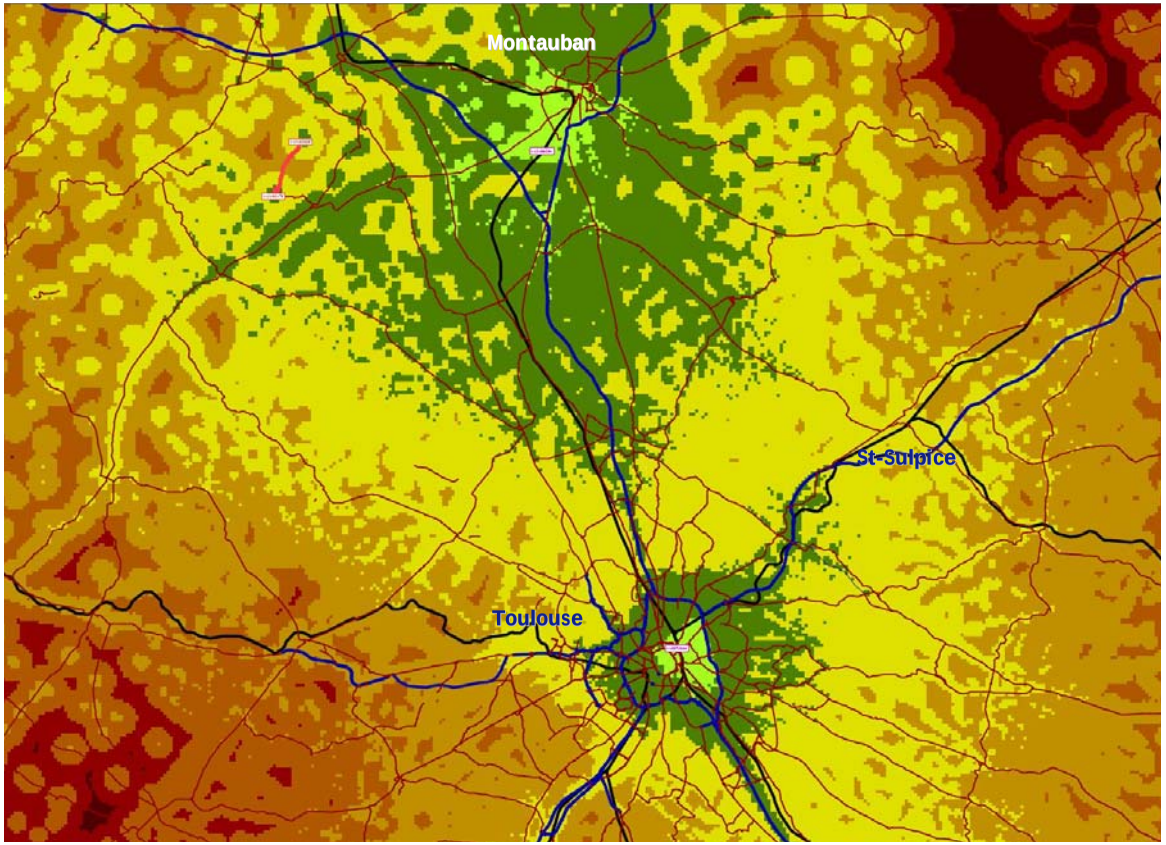
Accessibilité comparée 2020
Montauban / Matabiau



Différence de temps d'accès

- Montauban + proche (entre 50 et 60 mn)
- Montauban + proche (entre 40 et 50 mn)
- Montauban + proche (entre 30 et 40 mn)
- Montauban + proche (entre 20 et 30 mn)
- Montauban + proche (entre 10 et 20 mn)
- Montauban + proche (entre 0 et 10 mn)
- Matabiau + proche (entre 0 et 10 mn)
- Matabiau + proche (entre 10 et 20 mn)
- Matabiau + proche (entre 20 et 30 mn)
- Matabiau + proche (entre 30 et 40 mn)
- Matabiau + proche (entre 40 et 50 mn)
- Matabiau + proche (entre 50 et 60 mn)

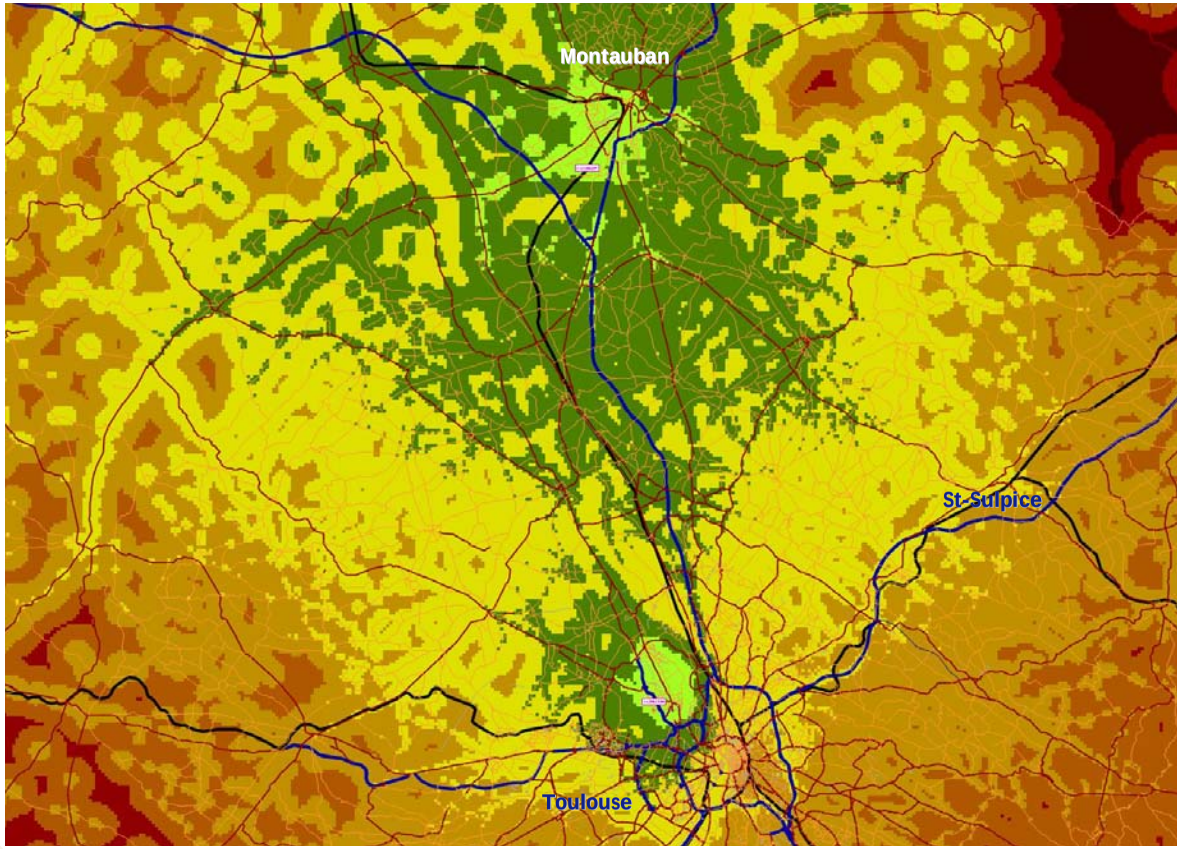
Accessibilité 2020
Gare TGV Montauban / Matabiau



Valeur		Coul.
<=	15min	
<=	30min	
<=	45min	
<=	1h	
<=	1h15min	
<=	1h30min	
<=	1h45min	
<=	2h	
<=	2h15min	
>		
	Non atteint	

Route

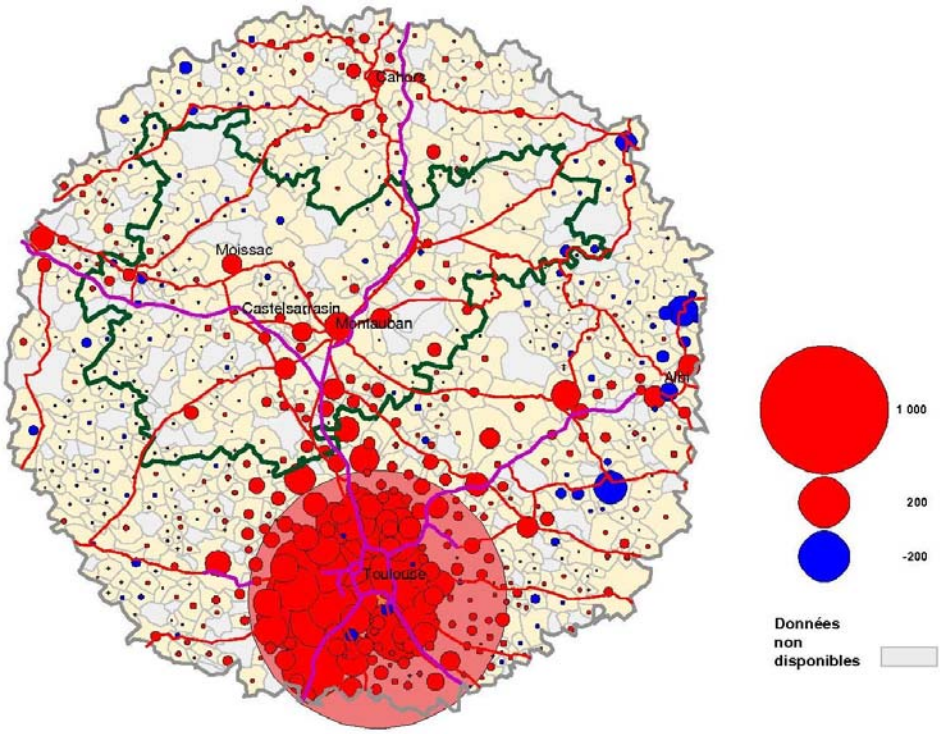
Accessibilité 2020
Gare TGV Montauban / Blagnac



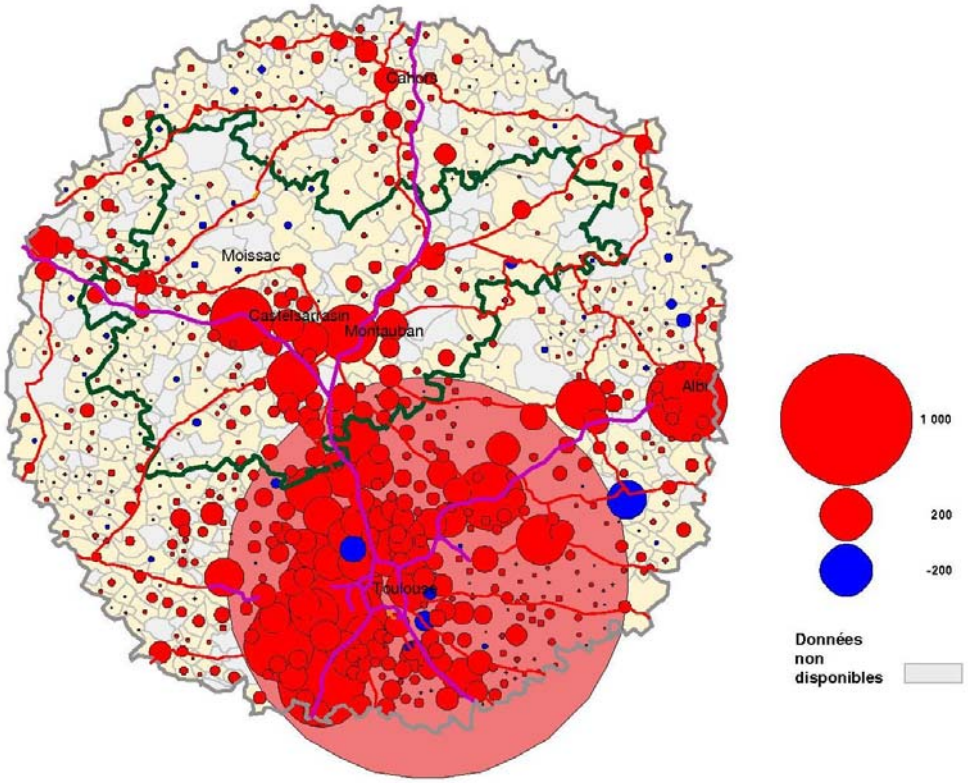
Valeur		Coul.
<=	15min	
<=	30min	
<=	45min	
<=	1h	
<=	1h15min	
<=	1h30min	
<=	1h45min	
<=	2h	
<=	2h15min	
>		
	Non atteint	

Route

Évolution de la population de, la zone de chalandise entre 1990 et 1999 (INSEE)

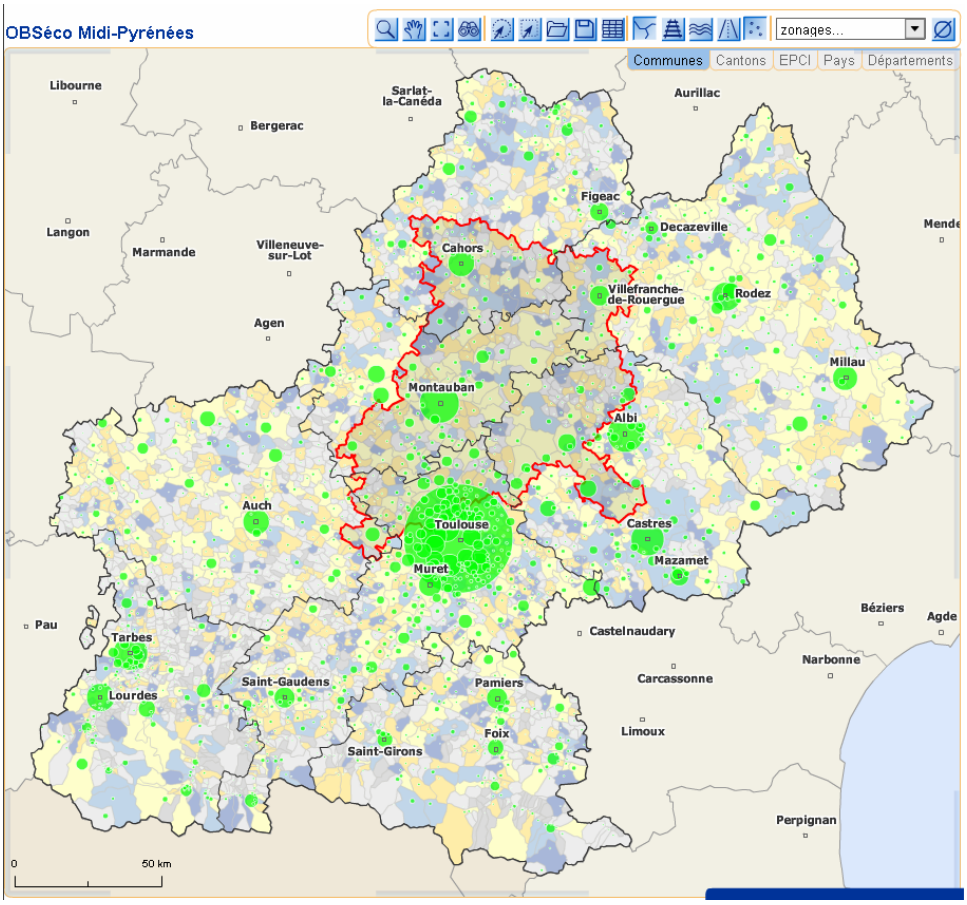


Évolution de la population de, la zone de chalandise entre 1999 et 2004 (INSEE)



Source : DDE, étude du CETE

Les établissements inscrits au Registre du Commerce et des Sociétés au 31/12/2008



Source : CRCI Midi-Pyrénées

Les études réalisées jusqu'à présent par différents organismes (SNCF, DDE…), montrent qu'une gare TGV desservant Montauban (avec une hypothèse d'implantation à quelques kilomètres au Sud - Ouest de la ville) intéresserait un périmètre beaucoup plus large que celui de la seule communauté d'agglomération CMTR, dépassant en plusieurs endroits les limites du Tarn et Garonne.

Par exemple, en adoptant un seuil de distance équivalent à un temps d'accès de 40 minutes, et en adoptant des lignes de partage géographique tenant compte de l'attractivité des autres gares TGV (celle prévue à Agen et celle prévue à Toulouse-Matabiau), on obtient un périmètre couvrant,

- la quasi-totalité du Tarn et Garonne (à l'exception d'une frange ouest attirée par Agen)
- le Sud du Lot en incluant Cahors
- l'extrémité ouest de l'Aveyron avec Villefranche de Rouergue
- le Nord-Ouest du Tarn en incluant le canton de Gaillac
- le Nord de la Haute Garonne en pénétrant jusque dans la frange nord du pôle urbain (Castelginet, Saint Jory…)
- une partie du Nord-Est du Gers (cantons de l'Isle Jourdain, Cologne, Mauvezin…),

soit un ensemble de 450 à 500 communes réparties entre 6 départements regroupant une population de 600 000 à 650 000 habitants et constituant un bassin de 250 000 à 300 000 emplois.

L'idée d'associer à un processus d'élaboration concertée de projet les acteurs du développement de ce périmètre répond à au moins trois préoccupations :

- Renforcement des dynamiques territoriales par un élargissement et une diversification de l'espace de coopération
- Accroissement de l'autonomie des territoires associés dans la définition de leur horizon de développement et dans leur positionnement par rapport à l'Aire Métropolitaine de Toulouse
- Obtention d'une reconnaissance comme force de propositions et *« partenaire de projet »* pour tout ce qui touche à l'élaboration des politiques de transport et à la création des grandes infrastructures

Favoriser l'émergence d'un espace de coopération interterritorial dans lequel les projets de chacun se trouvent consolidés et les opportunités d'alliance et de partenariat multipliées, aussi bien par des effets de taille démographique que par la découverte d'intérêts communs et de complémentarités entre territoires associés :

- Le processus de concertation en 5 étapes, proposé par la CMTR aux autres collectivités et parties prenantes du périmètre élargi, vise à faciliter l'émergence de cet espace : les participants sont invités à se joindre à une démarche volontaire, les échanges sont animés de manière à faire mieux connaître les préoccupations et projets de chacun, et à faire découvrir des enjeux communs, les synthèses dégagent peu à peu les éléments d'une stratégie territoriale commune.

Contribuer à l'objectif d'un rééquilibrage régional entre, d'une part l'aire urbaine toulousaine en expansion continue, et d'autre part les autres territoires de Midi Pyrénées exposés à un risque croissant de dépendance vis-à-vis de Toulouse ou vis-à-vis de pôles extérieurs à la région :

- L'émergence ou le développement de nouvelles dynamiques territoriales (alliances thématiques, mutualisation d'équipements, partenariats de projets, réseaux de ville, stratégies sectorielles communes…) accroît la marge d'autonomie des territoires associés au sein du périmètre élargi et leur permet d'envisager de nouveaux positionnements ne se limitant pas uniquement à un rôle d'appui ou de complément de l'aire urbaine toulousaine.

Obtenir une plus grande reconnaissance comme *force de proposition »* lors de l'élaboration des politiques de transport aux niveaux régional et national et pour la définition des schémas d'infrastructure. Obtenir également le statut de *partenaire de projet »* pour les phases de travaux, d'organisation de l'exploitation, de suivi et d'évaluation de la qualité des services offerts.

- Concernant plus particulièrement le projet de LGV Sud-Europe Atlantique, l'expression des besoins d'un territoire élargi et l'élaboration d'une stratégie « transports / déplacements » commune aux acteurs de ce territoire, pèseront non seulement sur l'adoption finale des tracés et des implantations, mais également sur l'éventail des destinations mises en relation, la fréquence des dessertes, l'efficacité des interconnexions avec le ferroviaire local et régional et l'aménagement des différentes formes d'intermodalités. Plus généralement, l'existence d'un référentiel stratégique territorial communiqué suffisamment en amont de l'élaboration des grands projets d'infrastructure, augmente la probabilité d'une bonne adéquation avec les objectifs d'aménagement du territoire et de développement durable du périmètre concerné.

Annexe 2.2 : Sélection de données locales caractérisant le territoire

Diversité du maillage urbain et des espaces économiques :

- 4 pôles urbains avec une couronne périurbaine
- Une dizaine de communes « multipolarisées » entre Montauban et Toulouse
- 7 pôles d'emplois de l'espace rural

Vieillissement de la population accentué par le départ des jeunes à l'âge des études supérieures ou de la recherche du premier emploi

Plusieurs handicaps sociaux :

- Forte proportion de personnes à bas revenus parmi les moins de 65 ans (24% dans le Tarn, 25% dans le Tarn et Garonne)
- Surendettement des ménages supérieur à la moyenne France dans le Lot, le Tarn et le Tarn et Garonne
- Problème d'insertion économique des jeunes. Taux de jeunes en difficulté face à l'écrit : > à 10% dans le Tarn et Garonne
- Problème d'insécurité routière. Indicateur d'accidentologie locale nettement supérieur à 1 (Gers : 1,64, Tarn et Garonne : 1,57, Lot : 1,24)

Atouts environnementaux…

- Importance et diversité du réseau hydrographique
- Réserve d'espaces naturels et de milieux ou écosystèmes remarquables (configuration favorable à la création de corridors écologiques)
- Risques environnementaux
- Importance des périmètres inondables (avec de nombreuses communes situées dans le haut de l'échelle des risques)
- Vulnérabilité de la ressource en eau fluviale avec des périodes d'étiage particulièrement marquées

Endettement des collectivités locales

- Dans le Tarn et le Tarn et Garonne, l'endettement des communes équivaut en moyenne à 700 Euros / habitant, un niveau 1,7 fois supérieur à l'endettement moyen observé dans des départements de la même strate

Importante contribution du Tarn et Garonne à la production d'énergie et au traitement des déchets de la région

- Golfech : 65% de l'énergie produite dans la région
- Centre d'incinération de Montauban : déchets du Tarn et Garonne, du Sud de Lot et du Nord-Est du Gers
- Centre de stockage de Montech : absorbe une part de déchets provenant de l'agglomération toulousaine, produit du biogaz

Annexe 2.3 : L'Agenda 21 de Midi-Pyrénées

Axes (ou types d'enjeux)	Objets stratégiques	Champs d'action opérationnels
1. Croissance soutenable	Assurer une croissance efficace	Découpler croissance du PIB régional et consommation d'énergie, émission de CO2 et transport de marchandises Découpler revenu des ménages et production de déchets Améliorer l'éco-efficacité du secteur agricole
	Produire dans le respect de l'environnement	Énergies renouvelables Transport de marchandises par rail Agriculture biologique Recyclage et valorisation des déchets Responsabilité environnementale des entreprises
2. Préservation des patrimoines et des ressources critiques	Favoriser l'utilisation durable des ressources	Produire des granulats de recyclage Lutter contre l'érosion des sols Limiter l'artificialisation de l'espace Préserver la qualité des sols agricoles Limiter ou réduire les prélèvements en eau
	Entretenir et transmettre les patrimoines	Préserver ou rétablir la qualité de la ressource en eau Préserver la biodiversité Préserver la santé des habitants Maintenir la qualité de vie des plus âgés Lutter contre l'illettrisme chez les jeunes Réduire l'insécurité routière
3. Intégration des dimensions spatiales et planétaires	Assurer une meilleure répartition, réduire les inégalités spatiales	Limitation de l'étalement urbain Égalité d'accès aux services Répartir les risques technologiques Maîtriser la pression touristique et ses effets sur le marché immobilier
	Améliorer les relations de la région avec le reste du monde (contribution à des enjeux planétaires)	Réduction des émissions de gaz à effet de serre Diminution de l'empreinte écologique de Midi-Pyrénées
4. Réponse aux besoins des générations présentes	Réduire les inégalités, lutter contre l'exclusion	Réduction des inégalités salariales Hommes / femmes Réduction de la pauvreté et de la précarité des personnes ou des ménages Réduction des risques professionnels Prévention du surendettement des ménages Faciliter l'accès de tous à la justice
	Prendre les principes de responsabilité et de précaution	Prévention et lutte contre le suicide Lutte contre l'abstentionnisme électoral et le vote blanc

5. Long terme et générations futures	Respecter les principes de responsabilité et de précaution	Favoriser la recherche et le développement Maîtriser l'endettement des collectivités locales Maîtrise des déchets industriels ultimes dangereux Développement des Agendas 21 locaux
	Être moins vulnérable et s'adapter à l'imprévisible	Contribution à la production énergétique nationale Maintien de la valeur ajoutée des exploitation agricoles et rationalisation des systèmes de production agricole Développement de la valeur ajoutée régionale et diversification de l'économie Prévention contre les risques naturels (inondations)

ANNEXE 3.

Les partenaires associés à l'expérimentation présents au séminaire n°1 du 23 janvier 2009

ORGANISMES OU INSTITUTIONS CONVIES	NOM DE LA PERSONNE PRESENTE
CA DE CASTRES-MAZAMET	Monsieur Franck RIGOLLE
	Madame Brigitte MASQUELEN
MAIRIE D'ALBI	Monsieur Antoine RENAULD
CONSEIL GENERAL DU LOT	Monsieur Alain BAUDEZ
CONSEIL REGIONAL MIDI-PYRENEES	Monsieur Christophe BAZZO
CR CI MIDI-PYRENEES	Madame Nadège TELLIER
DRE	Madame Marilyne COMBES
	Madame Sarah BOURGOUIN
DIREN	Monsieur Jean-Pascal SALAMBEHERE
C.C.I	Monsieur Mathieu ALBERT
	Madame Fabienne FOULQUIER
	Madame Sabine MARTIN
D.D.E.A 82	Monsieur Gérard MASSIP
	Madame Marilyne BELLOC
	Madame Claire PORTET

CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL	Monsieur DELSOUC
	Monsieur NEUMANN
	Monsieur Jean-François REDON
CONSEIL REGIONAL CHAMPAGNE-ARDENNE	Monsieur Pierre-Yves CAMPAGNE
AUAT	Madame Clarisse SCHREINER
SYNDICAT MIXTE DU SCOT DU NORD TOULOUSAIN	Madame Taïga MARTIN
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE BRIVE	Madame Sandrine THIBAULT
COMMUNAUTE DE COMMUNES PAYS DE GARONNE ET GASCOGNE	Monsieur Pascal CATUSSE
COMMUNAUTE DE COMMUNES DU TERROIR DE GRISOLLES ET VILLEBRUMIER	Madame Sophie AMBROSIALI
COMMUNAUTE DE COMMUNES GARONNE ET CANAL	Madame Claire CRUBILE
SNCF – DIRECTION REGIONALE	Monsieur Lionel GRAND
	Monsieur Jean-Marie ROMERO
	Monsieur Eric LEBEAU
SEM TM	Monsieur Frédéric GILLI
	Monsieur Loïc MANAC
DIRECTION DU DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE DE LA CMTR	Madame Annie ALCOUFFE
MEDEF DE TARN ET GARONNE ET CONSEIL DE DEVELOPPEMENT	Monsieur BEZARD-FALGAS

ERCO FINANCES/ELYSSOM	Monsieur Jean-Luc GUERIN
PREFECTURE DE REGION -SGAR	Monsieur Gilles FAURE
CETE DU SUD-OUEST - DEPARTEMENT PLACEMEMENT	Madame Florence SAINT-PAUL
CCI DU LOT	Monsieur Laurent POUDRE
MAIRIE DE MONTAUBAN - SERVICE COMMUNICATION	Monsieur Frédéric FARKAS

Les partenaires associés à l'expérimentation présents au séminaire n°2 du 14 mai 2009

ORGANISMES OU INSTITUTIONS CONVIES	NOM DE LA PERSONNE PRESENTE
AUAT	Mme DE LA FOURNIERE Nathalie Mr RIOU Sébastien
C.C.I 82	Mr ALBERT Mathieu
CCI LOT	Mr POUDRE Laurent
CMTR	Melle BISBAU Bérangère
CMTR	Mr BOUSQUET Jean-Luc
CMTR	Mr COUTET Christophe
CMTR	Mme FIEVEZ Dominique
CMTR	Mr LALLEMAND Didier
CMTR	Mr LEVI Pierre Antoine
CMTR	Melle VIALAN Delphine
CMTR	Mme GLEIZES
CMTR	Mr BOURDAIS
CMTR	Mr BEQUET Stéphane
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE L'ALBIGEOIS	Mme OBERTI Lise
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU GRAND TOULOUSE	Mr MATHIEU Serge

COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE CAHORS	Mr QUENEZ Pascal
COMMUNE DE MONTECH	Eloïse ARCHANGE
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL MONTAUBAN DEMAIN	Mr NEUMANN Hervé
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL MONTAUBAN DEMAIN	Mr REDON Jean-François
CONSEIL GENERAL DU GERS	Mr FARRE Bernard
CONSEIL GENERAL DU GERS	Mr MARCET
D.D.E.A 82	Mr MASSIP Gérard
D.D.E.A. 82	Mme BELLOC Maryline
D.D.E.A. 82	Mme PORTET Claire
DIACT	Mme DE ROO Priscilla
DREAL MIDI-PYRENEES	Mariline COMBES
EGIS CONSEIL	Julien LAMORTE
GPSO	Mme CHERON Tiphaine
GPSO RFF	Mr CASTAN Patrick
LA VILLE DEMAIN / MARKET STORY	Mr LOUPPE Albert
LA VILLE DEMAIN / MARKET STORY	Mme SOULET Ghislaine
MAIRIE DE VILLEFRANCHE DE ROUERGUE	Mr TRANIER Laurent
MEDEF DE TARN ET GARONNE ET CONSEIL DE DEVELOPPEMENT	Mr BEZARD-FALGAS
PAYS MIDI-QUERCY	Sophie MARTIN

PAYS PORTES DE GASCOGNE	Aurélie BEGOU
REGION MIDI-PYRENEES	Mr MARZIANI Mr BAZZO C.
RESEAU FERRE DE FRANCE - DIRECTION REGIONALE	Mr NETIPAN Sébastien
SAFER Garonne-Périgord	Mr CALMETTES Pierre-Yves
SCOT DU SUD TOULOUSAIN	Mme CHAMPAGNAC Mrie-Hélène
SEM TM	Mr GILLI
SEMAEM	Mr LEREBOURG Léo
SEMAEM	Mme MAUJEAN Emmanuelle
SGAR MIDI-PYRENEES	Mr FAURE
SNCF – DIRECTION DE LA STRATEGIE	Mr ROMERO Jean-Marie
SNCF – DIRECTION DES GARES	Mr HUA Jean-Michel
SNCF VOYAGES VOYAGEURS France EUROPE	Mr PAIX Jean-François
TRANSDEV	Mr MANAC'H Loïc